

Ciclosfera

más bicis, mejores ciudades



Sin freno

'Euphoria' y bici

Tour de plástico
Migrantes en Almería

Jorge Ponce
Resistiendo

TANNUS
ARMOUR

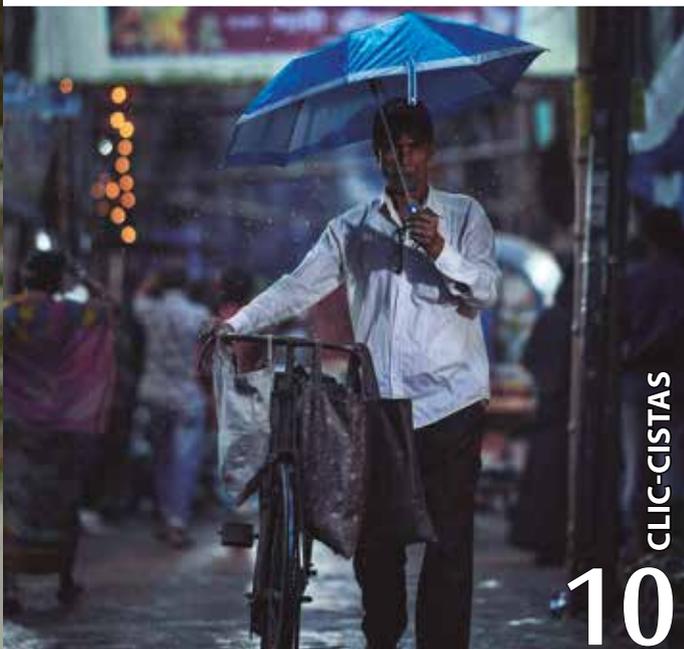
INCREASED PROTECTION & PERFORMANCE



WWW.TANNUSTIRES.COM

S U M A R I O

#31/ Invierno 2019/20



10 CLIC-CISTAS



RETROVISOR

22



14 MARAVILLAS



02

Quiénes somos

Qué pensamos

04

Timbrazos

8

Rincones

9

Contrarreloj

18

Héroes

26

Momentos

40

Escaparates

46

Mundobici

52

Sin prisa

68

Biciudad

72

Ilustrados

76

Bazar

80

Ultimátum

58

TRES DE LOS NUESTROS



JONATHAN LEIJONHUFVUD

Nacido en Suecia, aunque criado en China, Jonathan Leijonhufvud es un fotógrafo internacional que trabaja, fundamentalmente, en el ámbito de la arquitectura y el diseño de interiores. Además, en sus ratos libres toca la batería en la banda china de rock P.K.14. Jonathan es el autor de nuestro *Rincones* de este número: una imagen elegante y minimalista tomada en la ciudad de Shanghai.



RAFA ZAMORA

Fotógrafo y diseñador gráfico. La bici es su fiel compañera desde casi siempre, y una de sus pasiones junto a sus hijas y, si tiene tiempo, el estudio de la filosofía antigua. Próximo a *Ciclosfera* desde sus inicios, ha documentado fotográficamente algunos temas. En este número, fotografiando al cómico Jorge Ponce y grabando un vídeo con la entrevista al completo que puedes ver en nuestra web.



LINO ESCURÍS

Gallego aunque residente en Madrid. Apasionado del ciclismo. Y un excepcional fotógrafo: *Líbero, Retina (El País), RAW Cycling* o la propia *Ciclosfera* han difundido su talento para captar momentos y emociones de todo tipo. Para este número nos acompañó hasta Almería, donde retrató a los migrantes que trabajan en los invernaderos y para los que la bici es un vehículo fundamental.



GABRIELA OJANGUREN

Mucho de lo que ves en nuestras redes sociales, además de lo que hacemos en marketing y publicidad, viene de la mano de esta apasionada de las nuevas tendencias en comunicación, movilidad y economía circular. Así que... ¡quédate con su nombre, porque Gabriela ha llegado para quedarse!



ASHRAFUL AREFIN

Una buena costumbre: si te cruzas con una imagen que te cautiva no la compartas en Internet... sin saber quién es su autor (y ya de paso, firmársela). A nosotros nos pasó con Ashraful, un fotógrafo de Bangladés cuyas fotos nos enamoraron. Contactamos con él y, además de un artista, ya es un amigo. Su magia, en el *Clic-Cistas* de este número.



DIEGO KUPERMAN

Desde el nacimiento de *Ciclosfera*, hace más de ocho años, Diego ha estado con nosotros. Ciclista convencido, la bici es su medio de transporte por Barcelona. Se merecía viajar hasta Taiwán para conocer, desde dentro, un tema tan fascinante como la industria de la bicicleta mundial. Por eso, y por tantas otras cosas... gracias de corazón, Diego.



Director: Rafa Vidiella (rafa@ciclosfera.com) **Redactor jefe:** Dani Cabezas (dani@ciclosfera.com). **Publicidad y marketing:** Gabriela Ojanguren (gabriela@ciclosfera.com) **Director creativo:** Raúl Marco (raul@ciclosfera.com). **Director de arte:** Raül Amigo. **Textos:** Diego Kuperman, Max Boraita, Gonzalo Garzón, Jonathan Leijonhufvud. **Fotos:** Lino Ecuris, Rafa Zamora, Jonathan Leijonhufvud, Thepolaandroid, André Zucca, James Linders, Ashraful Arefin, HBO, Imagenomic Noiseware, Miguel Fariás, Motherload, Miroslav Stolarik, Dominique, Kym NonStop, Taitra, Puerto Rico Bike Project, David Soto. **Publicidad:** 649 373 218 (publicidad@ciclosfera.com) **Contacto:** contacto@ciclosfera.com ©Ciclosfera **Edita:** Ciclosfera **Diseño:** Undergraf S.L. **Imprime:** MyC Impresión **Depósito Legal:** M-7809-2012

Ciclosfera es una publicación independiente, que no pertenece a grupo, colectivo o asociación alguna. Ciclosfera no se hace responsable de las opiniones de sus colaboradores, así como de los anuncios publicitarios u otros. Queda prohibida la reproducción total o parcial de cualquiera de sus contenidos sin autorización escrita del editor. Según el artículo 21 de la Ley de Prensa e Imprenta se hace público que la edición de Ciclosfera se financia con la publicidad impresa de la misma.

Síguenos en



Bajar al barro

Este es un número muy especial. Porque, por ejemplo, nos desplazamos a lugares como Almería o Taiwán para conocer de primera mano a personas para quienes las bicis juegan un papel esencial. Este número también es muy importante por la variedad de sus contenidos. Por los colaboradores. Y porque nos invita a mirar atrás. *Ciclosfera* cumple ocho años. Un número redondo, que nos hace pensar en el infinito y, claro, también en dos ruedas de bici.

Ciclosfera #31 llega también en un momento clave para el planeta. Tras la decepcionante COP25 de Madrid hemos asistido, impotentes, a la devastación por los fuegos de Australia. Los episodios de alta contaminación se suceden en nuestras ciudades. Y los políticos no parecen demasiado dispuestos a enfrentarse al reto de que la tierra siga siendo un lugar habitable para nuestros hijos. Pero reinventar las cosas también es una batalla individual, y pedalear es esencial en nuestro compromiso inmediato.

Queremos emprender este camino más juntos que nunca. Por eso os invitamos a todos a relacionarnos con mucha más fuerza. Creamos un Club Ciclosfera en el que compartirlo todo. Una selección de nuestros mejores contenidos. Promociones, sorteos y productos exclusivos. Descarga de revistas e imágenes. E invitaciones para eventos o pruebas de bicis. Queremos salir a pedalear unidos. Queremos estar con vosotros. Es tiempo de bajar al barro: debemos estar bien agrupados, y armados, para la lucha que viene. ♡

EL GUSTÓMETRO

Nuestras redes sociales ardieron durante estos meses.... y el *Gustómetro* es buena prueba de ello. ¡Aquí van las fotos que más impactaron a nuestros numerosos seguidores!



3.239



3.162



2.763



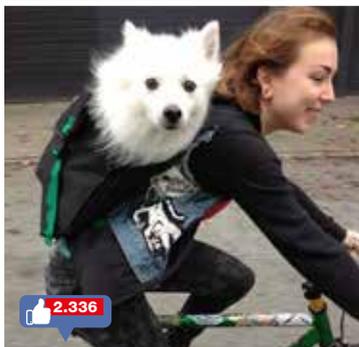
2.500



2.397



2.182



2.336



2.287



2.149



2.087



2.101

A debate

¿FRÍO?



● ¿Cómo te abrigas durante el invierno?

No existe el mal tiempo... sino la ropa inadecuada. La gente comparte sus trucos para combatir el frío.

- *“Me abrigo lo justo: si llevas demasiada ropa después sobra todo. En cualquier caso, tengo que decir que en verano voy mucho más a gusto. Cuestión de preferencias” (Dan-ni Extrem).*
- *“Uso un abrigo... y ropa normal de invierno. Con eso basta.” (Manuel Platenkamp).*
- *“Capas, capas y más capas” (Luis E. López).*
- *“Unos buenos guantes... ¡Y últimamente tengo ganas de ponerme las gafas de esquiar!” (Andrea Firpo).*
- *“Sandalias, bermudas... y gorro ;)” (José María Quiroga).*
- *“Con ese frío... Casi que mejor me quedo en el sillón” (Rogelio Alfonso).*

MÓJATE



● No te quedes sin pedalear por la lluvia...

Otro clásico, este de los Países Bajos: no estamos hechos de azúcar. ¡Así que podemos ir en bici sin miedo al agua!

- *“No pasa nada: solo son unas gotas de agua. Yo siempre llevo algo de ropa de recambio y, sobre todo, tengo cuidado para no resbalar en los pasos de cebra. No sería la primera caída que sufro” (Pablo Pablo).*
- *“Llevar unas buenas luces, como hacen los ciclistas de carretera, es lo más efectivo en los días de lluvia” (@Comort1981).*
- *“Ocupar el medio del carril, colgarse un espejo en la espalda, llevar un megáfono resistente al agua y poner ruido de ambulancia” (@apapachoqueretaro).*
- *“Siempre, siempre un buen chaleco reflectante” (@mr.master.x).*
- *“Si me asomo a la ventana y veo que el cielo está gris... un buen impermeable a la mochila y a pedalear. Te puede salvar de llegar calado” (Juan Alberto).*

E-CAÍDAS



● E-bikes y accidentes. ¿Las eléctricas son más peligrosas?

Así lo afirmaba un estudio realizado en Estados Unidos.

- *“He tenido bicicleta desde la adolescencia. Actualmente llevo siete años conduciendo eléctricas y nunca he tenido ningún accidente” (Constancio de las Heras).*
- *“Es un estudio sesgado: el problema no está en el tipo de bici, sino en la conducción del ciclista y del resto del tráfico” (Fidel Gómez).*
- *“Hay que tener en cuenta que el estudio se ha realizado en EEUU, donde los límites de velocidad en la asistencia son mayores que aquí” (Sebastián Reyes).*
- *“Esto es como todo: las bicis eléctricas ahora están de moda, por lo que hay muchos niños que circulan a velocidades muy elevadas” (Lula Márquez).*
- *“Tengo por principio no creerme ningún estudio: normalmente tienen detrás algún tipo de intereses. A saber quién ha pagado para llegar a una conclusión como esta” (Julia Peralta).*



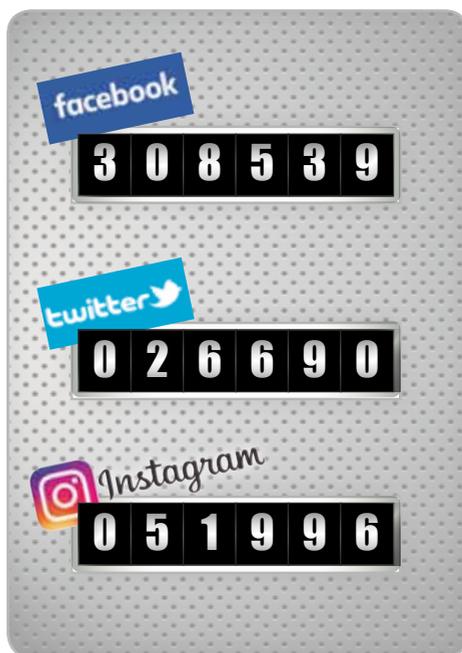
TOP 7 NOTICIAS

Lo más visto en www.ciclosfera.com estos meses...

1. Constructores de cuadros: regresar a las raíces.
2. Las autopistas ciclistas de Londres rompen todos los récords.
3. ¿Provocan más lesiones las e-bikes que las bicicletas tradicionales?
4. Recorrer una Vía Verde en una e-bike plegable y urbana. ¿Es posible?
5. Prueba de la Canyon Commuter Sport 5.0: un utilitario bellísimo.
6. Nos lo cuenta Dani Milian, de Cap Problema: "La Brompton eléctrica es un exitazo".
7. Claves para encontrar la bicicleta infantil perfecta.

CONTADOR

El 15 de enero éramos...



#PEDALEALAVIDA

Más que una etiqueta, una declaración de intenciones con la que cada mañana rendimos homenaje a la bici.



HOGAR DULCE HOGAR

Cuando bajan las temperaturas y las condiciones climatológicas no te permiten salir a rodar, entrenar sobre el rodillo es la solución perfecta. Castelli te ofrece la equipación Insider, diseñada para tu entrenamiento indoor.

CULOTTE INSIDER

Lo más parecido al culotte perfecto. Fresco y confortable, gracias a la excelente transpirabilidad que aporta el tejido Inferno con el 80% de poliéster, cuenta con la banda elástica Giro Air en la terminación de la pierna y la ligera badana KISS Air2.

MAILLOT INSIDER

Máxima transpirabilidad y evacuación del sudor, cremallera de longitud integral y solo 88 gramos de peso. Un maillot que también será un aliado excelente en tus salidas durante el caluroso verano.



CASTELLI



Jonathan Leijonhufvud, fotógrafo sueco criado en China, nos habla de esta sugerente imagen capturada en un rincón de Shanghái.

La fotografía que veis fue tomada en el exterior de las oficinas de Herschel, la conocida marca de mochilas y complementos, en Shanghai. Fue parte de un proyecto para el estudio de arquitectura Linehouse, con sede en la misma ciudad. Shanghai sigue siendo una urbe relativamente amistosa para las bicicletas, como demuestra la fotografía: el propio diseñador llegó al lugar en bicicleta y la estacionó en la puerta, que es la que veis en la imagen. La foto fue tomada con una cámara Hasselblad. ¿Lo que más me gusta de ella? La gran puerta abatible, la alegría del ladrillo visto y la sutil señalización de Herschel. ♡

Dani Ruiz



foto: @thepolaandroid

Quiere cambiar el mundo a pedadas y, al menos en Donostia - San Sebastián, lo está consiguiendo. Dani Ruiz es uno de los fundadores de la empresa de ciclogística Txi-ta, todo un referente en el campo del transporte sostenible, y todavía saca tiempo para activar en España el movimiento *En bici sin edad*, que promueve la movilidad en triciclo de ancianos. Buen amigo, fue un placer que contestase nuestro cuestionario 🍷

Escapada	▶	Sprint
Cuadro	▶	Componentes
Gorra	▶	Casco
Giro	▶	Tour
Carril bici	▶	Calzada
Subida	▶	Descenso
Rodar solo	▶	Acompañado
Madrid	▶	Barcelona
Ruedines	▶	Equilibrio
Frío	▶	Calor
Café	▶	Red Bull
Playa	▶	Montaña
Izquierda	▶	Derecha
iOS	▶	Android
Día	▶	Noche
Papel	▶	Web
Cine	▶	Música
Correr	▶	Pasear
Beatles	▶	Stones
Vino	▶	Cerveza



Clic-Cistas

Busca magia

En Dacca, capital de Bangladés, no hay solo contaminación y pobreza. Sus calles esconden una belleza incomparable. Un fotógrafo local, Ashraful Arefin, nos explica cómo encontrarla, muchas veces montada a lomos de un rickshaw.

Rafa Vidiella
fotos: Ashraful Arefin

Con un área metropolitana con casi treinta millones de habitantes, Dacca es una de las ciudades más densamente pobladas de la Tierra. También, aseguran, una de las más invivibles. Es, tras Delhi (India), la capital con un aire más contaminado (se calcula que unas 18.000 personas mueren al año por eso). La pésima infraestructura y lluvias torrenciales (Dacca está en plena zona de monzones) inundan una y otra vez sus calles. El río Burinanga, que otrora daba agua y comida, ahora recibe diariamente más de 60.000 metros cúbicos de desechos tóxicos y es uno de los más insalubres del mundo. Y, por supuesto, el número de vehículos humeantes que colapsan la ciudad es infinito. Un panorama desolador, casi pesadillesco, con perspectivas sombrías: el cambio climático y la consiguiente subida del nivel del mar, por ejemplo, están obligando a cada vez más habitantes de la costa del país a emigrar a la capital, lo que genera la llegada de unos 400.000 nuevos habitantes al año imposibles de asimilar.

Y, sin embargo, hay lugar para el optimismo y la belleza. Como los que busca Ashraful Arefin cuando, cada mañana, sale a la calle con su cámara. "Mi inspiración", cuenta el entusiasta Arefin, "es siempre la misma: encontrar la belleza y la felicidad de las pequeñas cosas de la vida. Eso busco con mis imágenes: que la gente se dé cuenta de que, con todos sus problemas, el mundo es un lugar para soñar. Quiero que, como yo, aprecien la hermosura que nos rodea al alzar la vista".

En sus imágenes encontramos también la realidad de su país. Una realidad llena de belleza: la de los ojos amarillos de un gato callejero y curioso. La de las sedosas telas multicolores que visten a las mujeres. O la del ir y venir de los conductores de rickshaws, que pedalean con abnegación sobre los célebres triciclos que constituyen uno de los medios de transporte más frecuentes de Dacca. Se cree que hay unos 600.000 rickshaws rodando allí, por lo que no es extraño que el objetivo de Ashraful suela cruzarse con ellos. "Dacca está llena de bicis y rickshaws", confirma, "tanto que es conocida como la ciudad





de los rickshaws. Es un trabajo duro. Muy duro. Pero no de los peores: incluso te diría que tienen un buen sueldo, porque llegan a ganar unos 240 dólares al mes, cuando el salario mínimo en la industria textil, por ejemplo, ronda los 95”.

Ashraful se gana la vida con su Nikon como *freelance*. “Suelo trabajar para clientes internacionales, porque en Bangladés no hay mucha demanda de fotos como las mías. Si fotografías bodas, celebraciones familiares o productos de catálogo tienes más opciones, pero a mí suelen contactarme editoriales de libros, revistas o agencias de archivo”. Nacido en Chittagong, al este del país, en mayo de 1987, Ashraful empezó a hacer fotografías en 2013, cuando dudó sobre su vocación de ser artista. “Estudiaba segundo de Bellas Artes pero no estaba demasiado satisfecho con mis obras. No alcanzaba la perfección que buscaba, así que opté por tomarme un respiro y probar con la fotografía. Y, a base de cometer innumerables errores, mucha práctica y ver una y otra vez tutoriales en YouTube, conseguí aprender”.

La vida local

El resultado es un estilo que él mismo define como “caprichoso y atemporal, con un toque mágico pero, a la vez, bastante sencillo”, y asegura estar enamorado, pese a sus dificultades, de Dacca. “Es cierto que es acelerada, ruidosa y demasiado llena de gente, pero me encanta. Amo, en especial, el casco antiguo, admirar su vieja arquitectura o poder probar sus increíbles platos tradicionales. Además, al no ser demasiado turístico, te permite conocer de primera mano el auténtico estilo de vida local”. Y, respecto a esas fotos en las que el universo entero parece detenerse, y flotan gotas de lluvia de apariencia espectral, Ashraful solo tiene una receta: “Caminar y buscar sin parar. Salir a la calle en época de lluvias, deambular por las calles y, en medio del diluvio, esperar a que aparezca un rickshaw por cualquier esquina y hacerle una foto a toda velocidad. ¿Consejos técnicos? Yo uso una velocidad muy alta de obturador y una apertura grande del diafragma. Suele funcionar bien con poca luz”.

Pero, claro, también es cuestión de sensibilidad. La de Ashraful se alimentó contemplando la obra de artistas clásicos, especialmente pintores de los Países Bajos del s.XVII: Hals, Vermeer o, por encima de todo, Rembrandt, de quien le resultan “fascinantes” sus técnicas para iluminar escenas. Pero Ashraful también reconoce beber de cineastas como Tim Burton, o de fotógrafos como el maestro chino Fan Ho. ¿Su última pasión? Las cinegrafías que inundan sus redes sociales, imágenes estáticas en las que solo un detalle contiene movimiento. Momentos casi mágicos. Quietud viva. Y una asignatura pendiente: “Para ser te sincero”, reconoce, “no sé montar en bici. ¡Pero me encantaría aprender, para así montar por las calles y hacer todavía más fotos de Dacca!” 🚲

“Sí, conducir un rickshaw es duro”, confirma Ashraful, “pero peor es trabajar en la industria textil”



BUEN VIAJE

Tren y bicicleta: combinación perfecta para llegar a cualquier parte. Bien lo saben en los Países Bajos y, sobre todo, en la idílica Delft, cuya estación ferroviaria tiene un aparcamiento ciclista muy especial.

Dani Cabezas

foto: Jannes Linders fotograaf Rotte.com.NL

A mitad de camino entre Rotterdam y La Haya, en la conocida como Holanda Meridional, se ubica una de las ciudades más cautivadoras de los Países Bajos. Con apenas 100.000 habitantes, Delft es una ciudad universitaria con un ambiente único. Y, también, uno de esos lugares con los que todo ciclista sueña. Porque llegar pedaleando a cualquiera de sus rincones, desde la icónica Oude Kerk (iglesia vieja) al Prinsenhof (Palacio del Príncipe), pasando por frondosos parques como el del distrito de Delftse Hout, es fácil y cómodo. Un auténtico placer.

El parking acoge 5.000 bicicletas y cuenta con luz natural

Pero, e incluso en un lugar en el que la bicicleta es la reina absoluta en cuanto a la movilidad, el ciclismo urbano también se enfrenta a problemas y retos en Delft. Uno de ellos, extendido por casi todo el país, es qué hacer con la inmensa cantidad de bicicletas que se agolpan en las calles. En una nación con más bicicletas que personas, y donde un tercio de los desplazamientos urbanos se realizan a pedales, encontrar hueco para todas esas monturas puede convertirse en un auténtico desafío.

“En los Países Bajos todo el mundo tiene una bicicleta, tal vez incluso más de una: por eso toda nuestra infraestructura se basa en la presencia de ciclistas”, reflexiona Anouk Kogelman, del estudio de arquitectura Benthem Crouwel Architects. Con sede en la capital, Ámsterdam, y también responsable del diseño de la Estación Central de Rotterdam, el estudio Benthem Crouwel fue el encargado de afrontar uno de los proyectos más ambiciosos de los realizados en Delft durante las últimas décadas: la nueva estación de tren y, por extensión, la creación de su modélico y amplio parking para bicicletas.

Cómodo y gratuito

Con capacidad para 5.000 vehículos, este aparcamiento simboliza como pocas la importancia de la intermodalidad. Hablamos de un perfecto ejemplo de la simbiosis que puede construirse entre la bicicleta y el tren, un medio de transporte también clave en los Países Bajos y que vertebra su territorio y principales ciudades de forma modélica. En persona, la escena parece un sueño: los ciclistas llegan en bicicleta a la estación, acceden al parking por una rampa, dejan su bici (casi siempre, en unas cómodas instalaciones de doble altura) y, tras salvar un pequeño tramo de escaleras, están listos para tomar el tren. Rápido, cómodo y eficiente.

Ubicado en un gran espacio rectangular sobre las vías, el parking ideado por Benthem Crouwel cuenta con luz natural gracias a un gran ventanal. Dejar allí la bicicleta es gratis, y se puede hacer durante 14 días seguidos. Unas características que responden a las necesidades de los universitarios, que se desplazan habitualmente en tren a sus barrios y ciudades de residencia.



foto: Jannes Linders fotograaf Rotterdam NL

“Queremos que todo el mundo se sienta cómodo”, nos explican sus creadores

Pero un proyecto de estas características no está exento de retos. Daniel Jongtien, otro de los arquitectos de Benthem Crouwel, repasa algunos. “La estación tenía que estar bajo tierra, lo que conlleva un coste elevado: hacer un túnel te obliga a ser muy eficiente en lo que se refiere al espacio”. Algo que puede convertirse en una oportunidad. “Pronto nos dimos cuenta de que, considerando el lugar, teníamos la posibilidad de contar con un gran espacio en la parte superior. Fue como un regalo”.

El resultado es brillante. Un parking en el que se han cuidado todos los detalles y la seguridad de sus usuarios. “En su interior no existen caminos cortados, ni esquinas, ni giros inesperados”, explica Jongtien. “Queremos que todo el mundo se sienta cómodo y seguro en su interior, especialmente las mujeres”. La respuesta de los ciclistas locales no pudo ser más entusiasta: desde su apertura, en 2015, el parking permanece atestado.

Es cierto: en los Países Bajos, toda infraestructura para aparcar bicicletas parece poca. Por ello, Benthem Crouwel diseñó otro parking anexo para otras 2.700 bicicletas (que, en este caso, pueden permanecer hasta 28 días). En total, casi ocho mil bicis pueden estacionarse en las inmediaciones de la estación. “Sí, son muchas”, reconoce Daniel, “pero no es un problema. El problema lo tendríamos si todos esos ciclistas estuvieran intentando aparcar sus coches por ahí”. 📍

Supercharger GT rohloff con equipamiento opcional



La nueva Supercharger.

RIESE & MÜLLER

SALVAJES



Un recorrido tormentoso por la adolescencia. Un explosivo cóctel de drogas, sexo y confusión. Y sí, también bicicletas: así es 'Euphoria', una de las series del año.

Dani Cabezas
fotos: HBO

Inocencia y brutalidad se dan la mano en una de las escenas más icónicas de *Euphoria*: Jules, una adolescente transexual recién llegada a un pueblo cualquiera de Estados Unidos, se desplaza en plena noche en bicicleta por las calles desiertas. Su destino es un motel de las afueras, donde la espera un desconocido con el que ha contactado a través de una app de citas. Un hombre poderoso, un señor, que encuentra placer sometiendo salvajemente a jóvenes. Tras el encuentro, con más dolor y violencia que sexo, Jules queda tendida en la cama.

Creada por Sam Levinson, también director de la controvertida y aclamada *Nación Salvaje* (con la que guarda ciertas similitudes), *Euphoria* está inspirada en la homónima serie israelí. A lo largo de ocho capítulos de, aproximadamente, una hora, *Euphoria* aspira a ser un crudo retrato de la adolescencia norteamericana. En ella no falta ninguno de los ingredientes que cabría esperar: drogas y sexo desenfadado, mucha confusión vital, cotidiano acoso escolar, inseguridad y, sobre todo, frustración. Toneladas de frustración. Y, pese a ello, *Euphoria* no resulta gratuita ni irreflexiva. Sí, la adolescencia es dura. A veces, todo un infierno. ¿Por qué no iba a trasladar *Euphoria* toda esa crudeza a la pantalla?

Generación Z

Rue, a quien da vida la actriz y cantante estadounidense Zendaya, es el hilo conductor. Su personaje nace, y no debe ser casual, el día en el que se derrumbaban las Torres Gemelas. Una fecha, el 11 de septiembre de 2001, marcada a fuego en la memoria colectiva planetaria, aunque de forma especialmente traumática en EE UU. Todo un punto de inflexión en la historia.



‘Euphoria’ lleva al espectador de la mano (o de cualquier otro sitio) a espirales de placer, egoísmo y autodestrucción

Adicta a casi cualquier droga Rue es, junto a un elenco de actores y actrices sobresalientes, el reflejo de toda una generación llamada generación Z o posmilénica. Jóvenes que, desde la cuna, viven rodeados de tecnología, fuertemente influidos (¿esclavizados?) por las redes sociales y la dictadura de los likes. Dueños de un tiempo de infinitas posibilidades, casi tantas como dudas e incertidumbres, en los que aflora el populismo y se agitan los miedos. Donde la crisis no es sólo económica, sino también existencial y de valores. Una época en la que el acceso libre y gratuito al explícito y distorsionado sexo digital convive con la paradoja de que esa sea, precisamente, la única educación sexual de la gran mayoría de los jóvenes.

El sexo juega un papel esencial en *Euphoria*, donde sus protagonistas viven abruptos despertares sexuales en desenfundadas fiestas, se asfixian bajo relaciones tormentosas o, de nuevo, se precipitan por los laberintos que componen Internet. El acoso, los complejos y la presión social subyacen tras las tramas de los personajes, llevando al espectador de la mano (o de cualquier otro sitio) a espirales de placer, egoísmo y autodestrucción.

Pero *Euphoria* hace pensar. No en vano, y solo por detrás de la omnipresente *Juego de Tronos*, se trata de la ficción más comentada en las redes sociales. Comentarios que proceden, además, de un público transversal, porque *Euphoria* no solo está dirigida a los adolescentes. Cualquiera puede disfrutar de su cuidada estética, adictivo guión, precisa y coral forma de presentar a los personajes y



su frenético ritmo, claro, que la hace tan incómoda como, por momentos, sobrecogedora.

Libertad y bicicletas

De no ser así no hablaríamos aquí de ella: la bicicleta juega un papel esencial en *Euphoria*. Más, incluso, de lo que cabría pensar en primera instancia, porque son muchos los protagonistas que, en un momento u otro, hacen uso de ellas. Para ir a clase. Para comprar droga. Para acudir a cualquiera de las innumerables fiestas que, gracias a la circunstancial ausencia de padres, se celebran en las viviendas unifamiliares de los suburbios. Pero, sobre todo, la bicicleta sirve como catalizador de emociones. Porque sobre ellas ríen, lloran y, quizá, empiezan a enamorarse Rue y Jules. Sobre una bicicleta se bañan en las emociones a flor de piel de la juventud, sobre una bicicleta empiezan a saborear la libertad, y el dolor, que trae consigo el violento tránsito a la vida adulta.

En una de las escenas más hermosas de toda la serie Jules pedalea, con fuerza, a través del bosque. Rue apenas puede seguirla con dificultad. “¡Claramente, respirar no es una prioridad para tí!”, le grita Jules a su mejor amiga, en una frase que resume la forma de vivir del personaje de la melena rizada. Exhaustas, llegan al final del camino, donde se detienen y, con el sol bañando sus rostros, espejos de una luz que ciega al espectador, mantienen una de esas conversaciones aparentemente insustanciales de *Euphoria*. Planes. Familia. Futuro. Desamor. Amor. La vida misma. ♡

Como medio de transporte pero, también, como catalizador de emociones, la bici juega un papel esencial en la serie



BAJO EL SOL NAZI

La gente recorre en bici la bellísima París. Pero las alegres fotografías, todo un canto a la vida, esconden una realidad: son los primeros años de la II Guerra Mundial y Francia está ocupada por los alemanes. Esta es la apasionante historia tras la cámara de André Zucca.

Rafa Vidiella

Cuando la normalidad y el terror conviven, cada segundo se convierte en un ejercicio de supervivencia.

París, junio de 1940. El ejército francés se rinde a la Alemania nazi tras apenas resistencia. Los alemanes ocupan el país y, el 14 de junio, las banderas con la Cruz de Hierro y los soldados de la Wehrmacht desfilan por la ciudad. El 23 de junio será Hitler quien se fotografíe, casi como un turista, junto a su nueva conquista: la Torre Eiffel.

La torre es un símbolo. Una gigantesca chincheta que marca, en los mapas, que París sigue siendo la capital cultural del planeta. Está llena de museos, de tesoros, y de artistas: pese a la Guerra, todavía viven allí Sartre, Camus, Irène Némirowski o Picasso. Los nazis lo controlan todo, pero Edith Piaf sigue cantando, Maurice Chevalier actúa y hasta Jean Renoir sigue rodando en París.

Mucho se ha hablado de cómo escritores como Céline aplaudieron la invasión alemana. La lista de artistas asesinados, Némirowski, Jacob, René Blum, es extensa, como lo es la de los que tuvieron que huir. Y también hubo otros, como Sartre, Simone de Beauvoir o el propio Picasso, que vivieron toda la ocupación en París, en un ejercicio de supervivencia e interrogantes. Libros como *Y siguió la fiesta: la vida cultural en el París ocupado por los nazis*, del maestro de periodistas Alan Riding, arrojan algo de información sobre el asunto.

El superviviente

No se ha hablado tanto, en cambio, de un tal André Zucca, uno de los más brillantes fotógrafos franceses de la época. Lee Miller, musa del surrealismo, alumna y amante de Man Ray, huyó y solo volvió a París para fotografiar la liberación de la ciudad y, después, retratar el horror de Buchenwald o Dachau. Fue considerada una heroína, como lo fue Henri Cartier Bresson, que en 1940 combatió con el ejército francés, fue capturado y terminó en un campo de concentración, del que huyó en 1943. Inmediatamente regresó al lugar donde tres años antes había escondido su Leica y volvió a trabajar, retratando la alegría y el dolor humanos.

Zucca no. Nacido en París en 1897 ya había luchado con Francia en la I Guerra Mundial, y hasta fue condecorado con una Cruz de Guerra por su heroísmo. Después, en los años treinta, se hizo un nombre gracias a reportajes fotográficos por Japón, China, India, Marruecos o Grecia, y en septiembre de 1939, cuando Francia entra en la II Guerra Mundial, Zucca acude a fotografiar la llamada *Drôle de Guerre* o *Guerra de Broma*, cuando durante unos meses las tropas francesas y británicas fingieron enfrentarse a los nazis para ayudar a Polonia. Una pantomima que Alemania finiquita pronto, el 10 de mayo, invadiendo Bélgica, Países Bajos, Luxemburgo y poco después Francia.

Zucca no pudo, o no quiso, huir, sino que volvió a París. Pero esta vez no le esperaban colaboraciones para cabeceras como *Paris-Soir* o *Match*, sino convertirse en el corresponsal fotográfico de la revista alemana *Signal*, una de las más poderosas armas propagandísticas de la Alemania nazi. Repartida en 25 países y con tiradas de hasta 2,5 millones de ejemplares, *Signal* difundía y avivaba la gloria y conquistas del Tercer



Requisados coches y gasolina por los alemanes, se calcula que unos dos millones de bicis circulaban durante la ocupación por París

Reich. *Deutschland siegt an allen Fronten*, “Alemania triunfa en todos los frentes”. Y ahí estaría Zucca para mostrar, también, cómo triunfaba en París.

Paseos en bici

No hay mayor victoria que conquistar el favor de los derrotados, y eso intentan transmitir las fotos de Zucca en París. Símbolo de libertad y normalidad, están repletas de bicicletas. Ciclistas parisinas, bien peinadas, bien vestidas, incluso a veces transportando a rollizos y somnolientos bebés, fueron immortalizadas por Zucca pedaleando por el soleado París. El bienestar, la felicidad, la belleza. Los mismos valores que Hitler y sus seguidores fingían estar propagando.

Según *The Unfree French*, libro del historiador Richard Vinen, el viernes 14 de junio, mientras los alemanes conquistaban la ciudad, unos 16 parisinos se suicidaron. Vinen explica también que, en pocos meses, unos 40.000 soldados alemanes ya estaban instalados allí. Casi en el acto, miles de inocentes empezaban a ser enviados a los siete campos de concentración repartidos por Francia que, por cierto, eran gestionados por tropas francesas que colaboraban con el invasor. En la hasta entonces encantadora y distinguida París se propagó, como una maldición, el hambre: el historiador inglés Ian Ousby estima, en *Occupation: The Ordeal of France*, que los adultos pasaron de consumir unas 2.500 calorías diarias a, en las mejores épocas, apenas 1.200. Desesperada, la gente se moría de hambre. La mortalidad se disparó y comer gatos, cobayas o palomas se transformó en vital.

Pero ni *Signal* ni Zucca querían mostrar todo eso, sino a gente paseando por París. Los alemanes habían requisado automóviles y todo el combustible era enviado al frente ruso (según Ousby, solo unos 7.000 coches privados circulaban por el París ocupado), pero se calcula que había unas dos millones de bicicletas en la ciudad. Pronto, esas máquinas y sus accesorios también se convirtieron en un tesoro, al que alimentaba un enorme mercado negro específico (Lynn Taylor habla bastante del tema en *The Black Market*, tesis publicada por la Universidad de Cambridge).

El desconocido André

“Zucca no era un nazi”, asegura el crítico, periodista e historiador Ian Buruma en un artículo en *The New York Review of Books*, “pero tampoco sentía una hostilidad particular hacia ellos. Simplemente, quiso seguir con su vida anterior a la guerra y poder publicar sus imágenes”. Así hizo hasta el 25 de agosto de 1944, cuando París fue liberado y él, poco después, fue detenido y juzgado. Absuelto de

colaboracionismo, quedó en libertad, pero se le prohibió volver a ejercer como fotoperiodista. De nuevo sobrevivió: casado y con un hijo de un año, Zucca se mudó a Dreux, un pueblo a las afueras de París, y bajo el nombre de André Piernic regentó una pequeña tienda de fotos e inmortalizó bodas y comuniones locales. Escondido, desconocido, vivió hasta 1973, cuando murió con 76 años.

Su nombre y su obra regresaron a escena cuando, en 2008, la Biblioteca Histórica de París mostró 270 de sus fotografías en una exposición llamada *Parisiños bajo la ocupación*. Las sonrisas y las bicicletas atravesando el idílico París de Zucca volvieron a la luz, y la muestra fue tan polémica como exitosa. Las colas de visitantes recorrían varias manzanas. Christophe Girard, entonces vicealcalde de París, exigió que la exposición fuese clausurada, y el alcalde Bertrand Delanoë estuvo cerca de dimitir. En el grueso y solemne libro de firmas del público, que esperaba al final de la muestra, un anciano dejó un curioso mensaje: agradecía el milagro de haber reconocido a su madre en una vieja fotografía, setenta años después del horror, reencontrándola feliz y pedaleando en París. ♡

El nombre de Zucca volvió a escena cuando, en 2008, se organizó una polémica exposición de su obra

LEGEND
BIKES



legendebikes.com

Feel no limits



foto: Imagenomic Noiseaware

RISAS PARA TODOS

Creado en torno a 1900, 'La bicicleta' es uno de los grandes números del circo clásico. Uno de sus mejores intérpretes, el argentino Arturello Di Pópolo, nos cuenta las claves de un espectáculo irresistible.

Max Boraita

Cuenta la leyenda que, a finales del siglo XIX, pocos edificios acapaban tanta admiración como el Crystal Palace, una construcción de cristal erigida en Londres con motivo de la Exposición Mundial de 1851. Fue allí donde, cuatro décadas después y mientras participaba en una carrera en pista, el campeón austriaco Joseph Francis Jiranek sufrió un extraño accidente: cuando pedaleaba a toda velocidad su manillar se desprendió del cuadro, y solo su incomparable pericia evitó una caída. Tras una exhibición de piruetas y equilibrios Jiranek logró detenerse y, al bajar los pies al suelo, no pudo más que elevar el manillar y extender

sus brazos al cielo. El público, fascinado, le respondió con una avalancha de sonrisas, aplausos y admiración.

Unos años después, Jarinek dejó el ciclismo y, tras triunfar en el entonces casi desconocido bikepolo, se convirtió en payaso y triunfó con el seudónimo de Joe Jackson Sr. ¿Sabes cuál fue su número estrella, por el que fue reverenciado en Nueva York, Siberia, Turquía o Estocolmo y ha pasado a la historia del circo? Lo han adivinado: por *La bicicleta*, un espectáculo de unos diez minutos cuyos protagonistas, un payaso vagabundo y una destartada bici de piñón fijo, siguen haciendo reír a niños y adultos y cuyas peripecias han sido recuperadas por clowns de medio planeta.

El baile imposible

Uno de esos clowns es el argentino Arturello di Pópolo. Nacido en un pequeño pueblo de la provincia de Buenos Aires, Mercedes, Di Pópolo (cuyo verdadero nombre es Arturo Chillida del Pópolo) pasa ahora unas semanas en la casa familiar para cuidar a su anciana madre. Pero no suele parar mucho allí: tipo inquieto, es mucho más habitual verle maquillado y disfrazado en alguno de los innumerables festivales de circo internacionales a los que es invitado. Y sí, también en ellos es frecuente verle representar *La bicicleta*, el espectáculo que descubrió en 1976 viéndoselo interpretar al hijo de Jackson, el también famoso clown Joe Jackson Jr., en una gala con los mejores payasos del mundo. “Me pareció un número impresionante, muy bonito”, cuenta, “así que inmediatamente decidí hacerlo yo también”.

El guión apenas tiene dos personajes y no se pronuncia una sola palabra en él, pero bien representado es infalible a la hora de provocar sorpresas, carcajadas y, finalmente, emoción. Un payaso vagabundo deambula por cualquier plaza o calle del mundo y, al encontrarse con una bici abandonada y tras comprobar que su dueño no anda cerca, decide quedársela. Pero es entonces cuando empiezan sus verdaderos problemas: su ropa es demasiado grande y se engancha con las piezas. Una vez subido en ella, ve incrédulo cómo se rebelan sus distintas partes mecánicas. Y, tras todo tipo de peripecias con pedales, sillín o timbre, llega el punto álgido del espectáculo, cuando el clown-ciclista pierde en marcha el manillar en un hilarante baile imposible. Como ocurrió en Londres a finales del s.XIX con Jiracek, el telón cae con una ovación.

“El espectáculo original dura doce minutos”, explica Di Pópolo, “pero yo le he ido incorporando cosas nuevas hasta extenderlo a unos cuarenta minutos. Eso era lo más difícil, intentar aportar novedades,

***Un campeón ciclista,
reconvertido en
payaso, fue el creador
de este número
circense***



“La bici es una máquina perfecta para hacer humor visual”, asegura el clown

porque repetir un número no es actuar, sino fusilar. El resultado es... un numerazo. Mi talento no le llega a la suela de los zapatos a Jackson padre e hijo, pero alcanza. He hecho *La bicicleta* en la calle, en teatros, pasando la gorra por paseos marítimos... En una gala en Granada la bici se me rompió de verdad, en medio del número, y el público lo festejó como si fuese una broma. Me he caído innumerables veces. Y, con 65 años, sigo haciéndolo, con muchos achaques, sin decir una sola palabra y acompañado por canciones de *Cotton Club*, del trompetista Wynton Marsalis y, al final, por una marcha clásica circense”.

El humor

La bicicleta que usa Di Pópolo es una destartada máquina de piñón fijo, manillar de cuernos de cabra y un cuadro magullado y resoldado tras infinitos percances. “Sí, la bicicleta es una máquina perfecta para construir humor visual”, confirma Di Pópolo. “y aunque he visto hacer variaciones increíbles, alterando alguna de sus partes, el resultado es el mismo: pura acción. Y, para el artista, todo un desafío, porque pasarse más de media hora actuando con ella exige mucha adrenalina, esfuerzo físico y nervios”.

Hijo y nieto de payasos, Di Pópolo está seguro de que el número no desaparecerá porque, afortunadamente, la cultura del circo está en auge. “En Argentina atravesamos una crisis económica horrible”, lamenta, “algo que afecta a la cultura y el ocio. Pero, en España, hay grandes escuelas y circos estables que han alumbrado una nueva y talentosa camada de acróbatas, payasos y malabaristas. El intercambio de escuelas, la caída de barreras, ha potenciado una creatividad maravillosa y la llegada de gente joven muy preparada, con mucha base y una enorme imaginación. Una de las grandes crisis del teatro fue en los años 70 y 80, cuando el cine y la televisión se lo comieron y en el circo la creatividad se estancó. ¿Sabes cómo se recuperó? Olvidando tabúes del circo clásico, abriendo las ventanas para dejar entrar aire fresco y absorbiendo el talento de los artistas callejeros, de la gente que no había pisado una pista ni un escenario. Las nuevas compañías, como muchas procedentes de Francia o el propio Circo del Sol, supieron renovarlo todo”.

Como tantas otras cosas, el circo tuvo que reinventarse para sobrevivir. El arte que se creía agotado volvió a ser maravilloso. Y, en ese largo camino, el disparatado payaso y su bicicleta oxidada fueron testigos y protagonistas. ♡

Tras unas décadas complicadas, la cultura del circo vuelve a estar en auge



FLEBi



PLEGABLE



LIGERA



ELÉCTRICA

**SUPRN
3.0 LITE**

16"

NX

10.4Ah





foto: Motherload

REVELACIÓN

El documental 'Motherload' refleja el impacto que tuvo en la estadounidense Liz Canning, madre de mellizos, descubrir las bicicletas de carga. Toda una oda a la vida, la libertad y la lucha por un futuro mejor.

Dani Cabezas

¿Cómo puede una bicicleta cambiar tu vida? En cierto modo, llevamos contestando a esa pregunta desde que naciera la revista que tienes entre manos, allá por 2012. Una pregunta a la que, de manera brillante y apasionada, también contesta uno de los documentales que más están dando que hablar en la escena ciclista internacional durante los últimos meses: *Motherload*.

“Crecí en una familia infeliz de los suburbios de Nueva York y me convertí en una persona ansiosa, deprimida e incluso anoréxica”, cuenta a *Ciclosfera* Liz Canning, directora de *Motherload*, en un alarde de sinceridad que se percibe desde los primeros compases tanto de la entrevista como de su documental. “El ejercicio siempre me hizo sentir mejor, pero fue cuando me mudé a San Francisco y descubrí que podía pedalear a través del Golden Gate, o en torno al monte Tamalpais, cuando vi la luz: mover mi cuerpo a través de esos paisajes épicos y salvajes curarían la química de mi cerebro, me devolverían la identidad”.

Sorpresas vitales

Aquellos días felices dieron paso a otro momento crítico: la maternidad. Liz tuvo gemelos, lo que inevitablemente, además de alegrías, trajo una serie de consecuencias no deseadas. “Tuve que dejar de usar la bicicleta todos los días”, recuerda, “porque tenía dos hermosos bebés que cuidar. La maternidad implica una sorprendente cantidad de trabajo físico monótono, hacer innumerables recados y, claro, dormir muchísimo menos. ¡Necesitaba volver a experimentar aquella sensación de libertad y aventura que había logrado introducir en mi vida!”

Liz empezó a investigar sobre cómo unir ciclismo y maternidad y, en resumen, cuál sería la mejor forma de transportar a sus hijos pedaleando. Primero pensó en un remolque pero, asegura, pronto sus hijos “lo odiaron”. Así que, buceando en Internet, descubrió las bicicletas de carga, y tuvo algo parecido a una revelación. “Cada trayecto cotidiano con mis hijos se convirtió en una pequeña aventura”, asegura, “y encima descubrí que existía una gran comunidad online haciendo lo mismo. La Red está llena de gente que, una vez experimenta el estilo de vida que implica moverse en bici de carga, no puede evitar transmitírselo al mundo”.

En su caso, esa misma necesidad encendió una luz en su cabeza: rodar una película sobre el tema. Pero para conseguirlo necesitaba la ayuda de otros usuarios, por lo que Liz publicó en Internet su proyecto y obtuvo una respuesta abrumadora. “Empecé a recibir infinidad de vídeos, fotos y correos electrónicos de otras personas en una situación similar a la mía”, recuerda. “Era el momento de ponerse manos a la obra”.

Pero rodar una película no es sencillo ni, desde luego, barato. “La primera gran dificultad fue conseguir los fondos necesarios para lograrlo”, explica Liz, “pero a través de una campaña de *crowdfunding*, secundada por miles de amantes de las cargo bikes, conseguí recaudar 62.000 dólares (unos 56.300 euros)”. El segundo reto era hilar una historia que cautivase no solo a los convencidos de las bondades de las bicicletas de carga, sino a todo el mundo, por lo que se hizo una serie de preguntas: “¿Por qué el placer de movernos pedaleando es tan poderoso? ¿Qué nos

“Ser madre implica trabajo monótono y dormir mucho menos. ¡Necesitaba volver a experimentar la libertad y la aventura”

aporta desplazarnos, junto a nuestra familia, en bici? Y, claro... ¿Por qué los humanos necesitamos urgentemente experimentar algo así?”.

La conexión

Buena parte de las respuestas las encontré reflexionando sobre su vida cotidiana y analizando cómo se desplazaba en coche. “Conducir un automóvil”, asegura, “nos priva de las experiencias sensoriales que nos unen a nuestras comunidades, al mundo natural e incluso a nuestro propio cuerpo. A pesar de que vivimos inmersos en una cultura de la velocidad, impulsada por la tecnología, nuestra naturaleza de cazadores-recolectores hace que necesitemos explorar el mundo físico que nos rodea. Si ignoramos esas necesidades, caemos en la ansiedad y la depresión”, apunta.

Y es todo ese espíritu de lucha contra demonios internos, sumado a un inmenso amor por la vida y la libertad, lo que supura *Motherload*. Durante una hora y media de metraje Liz transmite con belleza poética las sensaciones que genera pedalear, la contagiosa alegría de sus hijos y, ya de paso, rememora la historia de las bicicletas en EE UU, desde su protagonismo absoluto en las calles y carreteras del s.XIX a su desplazamiento, marginación y ostracismo por el boom del vehículo a motor. Pero, también, recuerda el papel jugado en la emancipación de la mujer, la invención del fenómeno del Mountain Bike en California o la creciente importancia de las bicicletas de carga, llamadas a revolucionar el transporte en los próximos años.

“En Fairfax, el pequeño pueblo en el que vivimos ahora, apenas había una o dos bicicletas de carga hace una década. Ahora habrá más de 150”, confirma Liz. “Desgraciadamente, en EEUU la gasolina es barata, y el ciclismo crece cuando el precio de llenar el depósito también lo hace. Pese a ello, la mayoría de las ciudades del país están trabajando duro para mejorar la infraestructura ciclista, promover el uso de la bici o desarrollar buenos sistemas de bicicleta compartida. Con todo, necesitamos una mayor normalización del ciclismo urbano, y eso es lo que también trato de hacer con *Motherload*: demostrar que personas normales, con escasas capacidades atléticas y poco dinero, están descubriendo que reemplazar un automóvil por una bicicleta de carga transforma completamente su vida”.

Para acabar, Liz nos desvela un deseo muy cinéfilo: “Que llegue el día en que veamos una comedia romántica de Hollywood donde una madre soltera, interpretada por Julianne Moore, Sandra Bullock o Julia Roberts, se mueva por su ciudad sobre una de estas bicis de carga. Y que, acompañada por su hijo o hijos, se tope con Bradley Cooper y surja el amor. ¡Pero que nadie tenga que destacar el hecho de que se mueven en bicicleta, porque ya sea lo más normal del mundo!”

El poder de la gente

Motherload se ha proyectado, de momento, en más de 110 salas de todo el planeta. Algunas de esas proyecciones han tenido lugar en festivales, pero la mayoría se han producido gracias al apoyo de pequeños colectivos o asociaciones locales, algo que enorgullece particularmente a Liz Canning. “Queremos llevar *Motherload* a todas las comunidades posibles. La película surgió gracias al apoyo de la gente, y ahora está siendo distribuida también por la propia gente. El mismo impulso orgánico que posibilitó su producción facilita que ahora se difunda, y eso es muy emocionante”. Todo aquel que quiera organizar una de estas proyecciones puede hacerlo a través de la web www.motherloadmovie.com.



foto: Miguel Ferrás

Ciclosfera

online

print

NUEVO



www.ciclosfera.com/club/

- Nuestras noticias online.
- **Novedades y descuentos** de las mejores marcas.
- Descarga de revistas en PDF y **material exclusivo**.
- Foros, premios y sorteos.
- Acceso a **test y eventos**.
- Y mucho más.

GRATIS



**Recibe Ciclosfera
en tu casa:**

Suscripción anual
(4 números) **15€**

25€ internacional

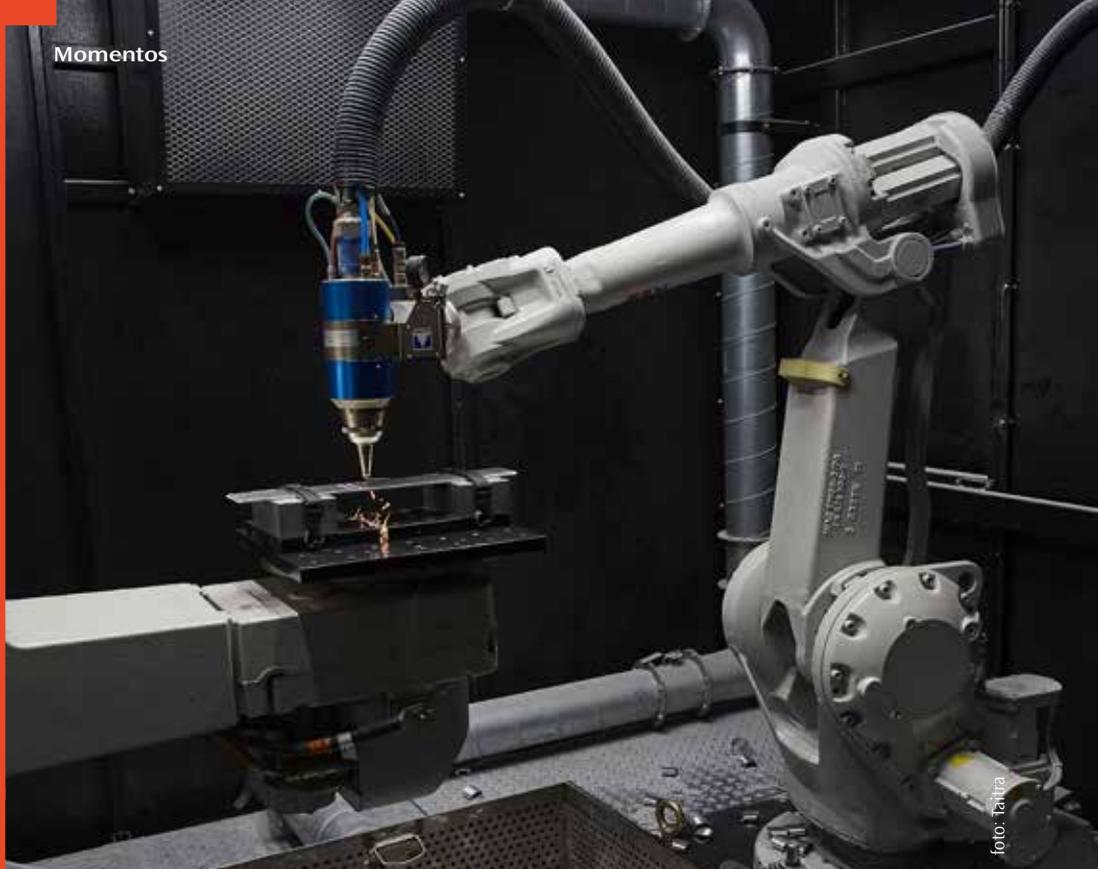


foto: Taiwán

NOTICIAS DEL FUTURO

Visitamos Taiwán. Recorrer la gran fábrica mundial de la bici nos permite analizar el presente pero, sobre todo, vislumbrar el futuro. Y traemos buenas noticias: el ciclismo está más vivo que nunca.

Diego Kuperman

No es una metáfora: a 10.000 kilómetros de distancia y siete horas de diferencia horaria, volar a Taiwán es viajar en el tiempo. Cuando despertamos en España, en Taiwán hacen balance del día. Eso pasa con la industria ciclista: su volumen de producción, exportaciones y papel protagónico en el sector permiten conocer y prever los próximos años.

Saber más sobre el Taipei Cycle Show de 2020, que los mayores fabricantes y proveedores desvelen sus cifras y metodologías o recorrer sus inmensas fábricas era un regalo. Y lo hemos aprovechado: por tercera

vez *Ciclosfera* ha sido elegida entre selectos medios internacionales para viajar al corazón del ciclismo. Estas son nuestras impresiones.

Feria mundial

Taipei Cycle Show 2020 se celebrará del 4 al 7 de marzo. Es la segunda mayor feria ciclista del mundo e intenta convertirse en algo más que una plataforma comercial para ser un importante promotor de la cultura ciclista. En 2020 tendrán más relevancia sectores como el cicloturismo, con la presencia en la feria del Ministerio de Turismo local y japonés. O, por primera vez, se dedicará una superficie a la moda, donde fabricantes de bicis, ropa o accesorios compartirán tendencias y estilos.

Pero el gran objetivo del evento es el negocio. Sus organizadores aseguran que la actividad comercial se incrementará un 17%, con la mirada puesta en las e-bikes. Bicicletas, motores, componentes... Todo lo relacionado con el pedaleo asistido concitará asistentes, muchos extranjeros. El 25% de los expositores vendrán de fuera de Taiwán.

Fábrica mundial

“La industria de la bicicleta de Taiwán está entrando en una nueva era”. Lo asegura Michael Tseng, director de la Asociación de la Bicicleta de Taiwán (TBA) y CEO de Merida Bikes. Las cifras son alentadoras. El negocio sigue creciendo. En los tres primeros trimestres de 2019, Taiwán exportó un 11% más que en el mismo periodo de 2018. Pero las cifras se disparan con el mercado eléctrico, cuyas exportaciones crecieron un 131,42% y cuya facturación también se duplicó.

Cifras que suponen una radiografía de movimientos y tendencias mundiales. La bici convencional retrocede lenta (en cuanto a volumen un 1,12%, en cuanto a facturación un 7,55%), pero constantemente. El ejército eléctrico crece. Pasa en Europa, el importador del 46,88% de productos ciclistas fabricados en Taiwán. También en Estados Unidos. Y pasa en España: tras Países Bajos, Estados Unidos, Alemania y el Reino Unido, el quinto importador mundial de e-bikes taiwanesas, con un 157% más de máquinas que en 2018.

La nueva era

No, no es lo mismo concebir, fabricar o exportar una e-bike que una convencional. Pero hay que hacerlo: uno de cada tres euros del negocio ciclista ya proceden de este sector. Una transición que exige, como explicaba Tseng, cambios empresariales fundamentales. Los procesos cambian y es apasionante ver en las fábricas como filosofías consolidadas en otras industrias, como el software y los videojuegos, se implementan en el ciclismo. Hablamos de cómo las metodologías ágiles cambian radicalmente la forma de trabajar.



*Metodologías ágiles,
nuevos roles de los
trabajadores... La
industria eléctrica ha
terminado de imponer
una revolución en la
forma de trabajar*

La línea de trabajo tradicional, donde cada elemento crea, repetitivamente, lo mismo durante semanas o meses, se está reemplazando por líneas dinámicas que fabrican una pieza completa de principio a fin, lo que permite mejorar procesos y calidad. Cambios que permiten adaptarse a las nuevas formas de distribución o comercialización que impuso Internet, o la popularización de las e-bikes y sus implicaciones (cuadros y accesorios más complejos, integración en un entorno digital, la certeza de que muchas bicicletas estarán online y conectarán a usuario y máquina con los fabricantes) han impuesto metodologías ágiles. El resultado es un reajuste de escalas de producción para reducir “tiradas” y ser más ágiles frente a tendencias, novedades o problemas en la fabricación. Paseando por Taichung comprobamos el nuevo rol de los trabajadores: en vez de “eslabones” de una cadena existe el propósito de formarles más. Si acumulan más conocimiento y experiencia son más flexibles y polivalentes, permitiendo reorganizar equipos con más eficiencia y velocidad.

Máquinas con alma

Recorrer las instalaciones de SRAM, Tektro, Jagwire o Fritz Jou impacta. Impacta contemplar cómo robots transforman en unas pocas horas un ladrillo compacto de aluminio en un cuadro casi finalizado. Hace algo más de una década presenciar la fabricación de un ordenador portátil Apple con una carcasa unibody resultaba fascinante. Ahora vemos algo parecido con el “esqueleto” de una e-bike. Sí: un notebook y una bici son muy distintos, pero cada vez menos. El hardware de la bici es mucho más exigente: la bici es paradigma de movilidad, aceleraciones, vibraciones, cargas, impactos. Que los robots puedan proporcionar cuadros y componentes capaces de satisfacer tamañas exigencias es fascinante. Pero hay algo más: con el auge de las eléctricas, se requiere inteligencia en los controladores de potencia. Eficiencia en cableados, ventiladores, difusores. Interfaces de integración con los hábitos del usuario. En resumen: tecnología.

Ver “nacer” una bici en Taiwán es mágico. Contemplar líneas de montaje simplificadas y cómo el ensamblado se desarrolla con la máxima eficacia. Pero, también, ver cómo esa bicicleta recién nacida cuenta desde el primer momento con un “alma”, un chip RFID y un código QR que nos habla, contándonos de donde viene esa máquina, por qué manos pasa, hacia dónde va. Que avisa a sus fabricantes dónde se produjo el error que la impidió ser perfecta. Datos que también la llevarán a tu casa.

Tu casa. El lugar donde descubrirá el propósito maravilloso para el que fue concebida: que la uses. Sí, hemos estado en el futuro. Y, por suerte, hay millones de bicicletas esperándonos allí, entre ellas probablemente la tuya. ♡



Biclosfera

DISTRIBUIDORES RECOMENDADOS

ALICANTE

- **Bikes and City**
c/ San Vicente 61
www.bikesandcity.com

BARCELONA

- **Cap Problema**
Av. Diagonal, 380
www.capproblema.com
- **Eroica Caffè**
C/ Consell de Cent, 350
www.eroica.cc/caffe-barcelona
- **El Bon Pedal**
Avenida Roma 115
www.tallerelbonpedal.com
- **El Ciclo**
C/Nou de Sant Francesc 17
www.elciclobcn.com
- **Kids on Wheels**
Plaça de la Vila de Gràcia, 18
www.kidsonwheels.es
- **Recycling Barcelona**
Carrer de la Marina 127
www.somosrecycling.es

- **Abril bike**
Carrer Sardenya 209
www.abribike.com

- **Espaibici**
C/ Bruc, 63
www.espaibici.com

- **Freel**
C/ Ros de Olano, 11
www.freel.bike

- **Freel Point**
Calle de Manuela Malasaña, 21,
28004 Madrid
www.freel.bike

- **OhBike**
Diputació 286, bajos
ohbikefactoria.com

- **Airbici**
C/ De la Marina, 124
www.airbici.es

- **Trek Barcelona Centre**
C/ Bailén 86
www.trekbikes.com

- **Trek Castelldefels**
Av. De la Constitució, 46
www.trekbikes.com

BILBAO

- **Motor Verde**
Avenida Zumalakarregi, 3
www.motorverde.es

MADRID

- **Biciclaje**
c/ Betanzos 2
Alcorcón
www.biciclaje.es
- **Recycling Madrid**
Ronda de Toledo 18
www.somosrecycling.es
- **Trek Madrid Norte**
Av. Tenerife, 28
San Sebastián de los Reyes
www.trekbikes.com
- **Trek Madrid Vergara**
C/ Príncipe de Vergara, 117
www.trekbikes.com
- **Trek X-Madrid**
C/ Oslo, 53, Alcorcón
C. Comercial X-Madrid
www.trekbikes.com

OVIEDO

- **Recycling Oviedo**
c/ Samuel Sánchez 4
www.somosrecycling.es

PAMPLONA

- **Mundoraintxe**
C/ Nueva, 121
www.mundoraintxe.com

SAN SEBASTIÁN

- **Miner Bicicletas**
C/ Ronda, 7
bicicletasminer@hotmail.com
- **Zikloteka**
Paseo Duque de Mandas, 66.
www.cristinaenea.eus/zikloteka

VALENCIA

- **Doyoubike**
Avinguda del Port, 143
www.doyoubike.com
- **Doyoubike**
Carrer del Mar, 14
www.doyoubike.com

Doyoubike

Carrer de la Sang, 9
www.doyoubike.com

Vuelta de tuercas

Carrer de Ramón Asensio, 14
vueltadetuercabikeshop.com

De Que Bikes

Avinguda Blasco Ibáñez 15
www.dequebikes.es

Brompton Junction VLC

c/ Cirilo Amorós, 68
www.bromptonjunctionvlc.com

ZARAGOZA

Recicleta

c/ Asalto 69
www.recicleta.com

Consulta el resto de distribuidores en
www.ciclosfera.com/club





UN CAMPEÓN ANIMADO

Su palmarés y, sobre todo, su forma de entender el ciclismo han convertido a Peter Sagan en un icono: tanto, que hasta algunas de sus hazañas han sido replicadas con figuras Lego y animación stop-motion.

Gonzalo Garzón
fotos: Miroslav Stolarik

Esta historia empieza en Billund, una pequeña localidad danesa donde, en 1934, nació Lego, marca de juguetes creada por un carpintero angustiado. El resto es sabido: con el tiempo la firma se hizo más popular hasta, incluso, convertirse en una exitosa franquicia del entretenimiento gracias a videojuegos, series de televisión o *blockbusters* como *La Lego Película* (2014), *La Lego Película 2* (2019) o *La Lego Ninjago película* (2017).

Mientras esto pasaba un espigado muchacho de Zilina, Eslovaquia, se convertía en el ciclista más famoso del mundo. Porque Peter Sagan, nacido en 1990, es uno de esos deportistas distintos, capaz de ganar el Mundial de Ciclismo en Ruta en tres ocasiones o convertirse en el único capaz de llevarse en siete ocasiones el premio a la regularidad del Tour. Pero, también, de firmar autógrafos ascendiendo el Tourmalet o dejar para el recuerdo caballitos, derrapes y todo tipo de momentos irrepetibles.

Trabajo meticuloso

Millones de personas viven fascinadas por Sagan. Una de ellas es su compatriota Miroslav Stolarik, un amante del ciclismo que decidió ir un paso más allá y combinar esa admiración con otra de sus grandes pasiones: las



construcciones de Lego. “En 2015, e inspirado por el lanzamiento de las Lego películas, empecé a crear pequeños vídeos de stop motion utilizando mis miles de piezas”, explica Stolarik a *Ciclosfera*. “Después de pulir un poco mi estilo decidí que sería Sagan quien los protagonizase: siempre fui su fan”, cuenta Stolarik, “por sus triunfos y, sobre todo, por su alegría y la diversión que trajo al ciclismo profesional”.

Es así como el descacharrante y enloquecido estilo visual de las Lego películas se trasladó, salvando las distancias, al mundo de Sagan. Stolarik, que trabaja como arquitecto, se centró primero en dar vida al propio Sagan, replicando su rostro (“creo que eso fue lo más complicado”, reconoce) y su atuendo en un mundo plastificado y virtual. Para conseguirlo usó el software para dibujo 2D y modelado 3D Autocad, y una vez creado el protagonista se dedicó a repasar vídeos con los grandes momentos de Sagan. ¿El resultado? Imprimir, recortar y pegar sus ‘Sagan-muñecos’ en piezas de su colección de Lego, y darles vida replicando escenas y realizando sesiones de fotos cuadro por cuadro, para después editar los vídeos y colgarlos en YouTube.

Embajador universal

El encanto de su trabajo es innegable. En julio de 2018, por ejemplo, el mini-Sagan de plástico mostraba al mundo a través de *Instagram* su nueva Specialized Tarmac. Un mes después, un eufórico Lego-Sagan vestido con su inseparable maillot verde bromea con Chris Froome entre piezas de plástico. Y así, mucho más material: caballitos de arco iris, goles con su rueda delantera, poses frente a las cámaras... La esencia del ciclista eslovaco con un entrañable plus de inocencia e infantilismo.

“Sus trucos, sus bromas, sus respuestas en las entrevistas... No sé muy bien qué es lo que más me gusta de Sagan”, nos dice Stolarik, que finalmente se queda con algo: su capacidad para contagiar la pasión y la diversión que pueden generar las bicis. “Mucha gente ha empezado a amar el ciclismo e, incluso, a usar la bici como medio de transporte gracias a él”, reflexiona Stolarik. “Es un fenómeno especialmente en nuestro país, Eslovaquia, pero que creo que es perceptible en cualquier otro lugar del mundo. Esa es, seguro, la más valiosa de sus victorias”. ♡

Un compatriota de Sagan empleó Autocad y mucha paciencia para recrear sus mejores momentos

ESCAPARA E

Empieza 2020 y, como todos los principios de año, más de uno tiene el propósito de montar más que nunca en bici. Te mostramos aquí seis máquinas que, sin ninguna duda, harían disfrutar a cualquiera y hacer mucho más realizables las buenas intenciones ciclistas.

569€



• **Specialized Roll Sport Low Entry**

Llegados a este punto, quizá la belleza esté en la simplicidad y los orígenes. Algo de eso parece contarnos esta Specialized, perfecta para desplazarse por las calles de forma elegante y cómoda. Pero ojo, porque eso no está reñido con la solidez o la deportividad: cuadro de aluminio con geometría Ground Control Positioning, neumáticos anchos Nimbus Sport 650b y sillín Body Geometry 'The Cup', además de cambio Shimano con siete velocidades o frenos de disco mecánico de 160 mm.

www.specialized.com

2.199€



• **Canyon Grail CF SL 7.0**

Canyon. Schwalbe. Shimano. Fizik. DT Swiss. Con ingredientes así... ¿cómo no va quedar bien el plato? Así es la Canyon Grail CF SL 7.0, una máquina imparable que reúne lo mejor de algunas de las más destacadas firmas del ciclismo internacional para devorar kilómetros. Hablamos de un cuadro de carbono con un grupo Shimano GRX600, ruedas DT Swiss de gama alta y neumáticos Schwalbe G-One Bite 40 mm, idóneos para rodar por terrenos mixtos. Una bicicleta perfecta de lunes a domingo.

www.canyon.com

- **Bickerton Junction 1507 Country Cream**

Casi 50 años después de su primer modelo, la marca británica sigue siendo una referencia de bicicletas plegables. Buen ejemplo es la Bickerton Junction 1507, con ruedas de 20", siete velocidades, equipamiento elevado (incluye, por ejemplo, guardabarros, portabultos, timbre o caballete) y un refinado diseño que no puede negar su estilo 'british'.

www.vicsports.es/bicicletas-bickerton/

529€



- **Lapierre Trekking 300**

Lapierre cuenta con modelos concebidos para el día a día. Uno de los más llamativos es la Trekking 300, actualizada en 2020 y más que recomendable para quien busque una bicicleta resistente, dinámica y con los más altos estándares de calidad. Puños Herrmans Oxy, sillín Selle Royal Wave, neumáticos Schwalbe Delta Cruiser de 700 y, muy importante, luces AXA delantera y trasera y transportín.

www.lapierrebikes.es

599€



- **Winora Domingo 30Disc**

La solidez y elegancia de los productos Winora la han convertido en una de nuestras marcas favoritas. Buen ejemplo es la Domingo 30Disc, concebida para el público femenino. La Domingo 30Disc es ideal para casi cualquiera: cuadro de aluminio hidroformado, horquilla SR Suntour NEX, cambio Shimano de 30 velocidades, frenos de disco Tektro, sillín Selle Royal Lancia, luces AXA delante y detrás...

www.winora.com

999€



- **Santa Cruz Stigmata**

Santa Cruz nació en California en 1993, y su buen hacer en el mundo del MTB la ha dotado de fama internacional. Aunque expertos en la montaña, en 2015 reintentaron el modelo Stigmata convirtiéndola en una bicicleta más polivalente y cómoda para el día a día. Una máquina impecable para el gravel pero divertida y útil para nuestros recorridos diarios.

www.santacruz bicycles.com

4.139€



ESCAPARATE ELÉCTRIC



La era de las bicicletas eléctricas no ha hecho más que empezar: modelos para todos los gustos, necesidades y, también, bolsillos. Cualquiera de las grandes marcas apuesta con fuerza por este sector... ¿Cuáles son seis de los modelos que más nos gustan en este principio de año?

3.199€



- **Specialized Turbo Vado 4.0**

La Turbo Vado no para de actualizarse para conformar un conjunto equilibrado. Nuevo motor Specialized 1.2 integrado, ajuste Custom RX Street, batería específica Specialized U1-500, nueva pantalla... Todo sumado a componentes como el cambio Shimano de 10 velocidades, los frenos de disco hidráulicos, el portabultos o el guardabarros.

www.specialized.com/

2.999€



- **Cannondale Tesoro NEO X 3**

Perfecta para ir a trabajar, las excursiones del fin de semana y alguna que otra escapada intensa. La Cannondale Tesoro NEO X 3 tiene lo mejor de cada mundo: cuadro y horquilla delantera inspirados en el MTB, ruedas de 29" con cubierta Schwalbe se combinan con el motor Bosch, el portabultos trasero, las luces, la pintura reflectante en el cuadro o los dos guardabarros.

www.cannondale.com

7.349€



- **Riese & Müller Supercharger2 GT Rohloff**

Descomunal. Imponente. Imparable. Los adjetivos se agotan con la Supercharger 2 GT Rohloff, despampanante bici que resume la practicidad, placer y posibilidades que pueden llegar a ofrecer este tipo de bicicletas. Todo, por supuesto, aliñado por el compromiso de R&M por la calidad: motor Bosch Performance Line CX de cuarta generación, doble batería Bosch con 1000W, horquilla Suntour Aion, cambio Rohloff Speedhub E14 o correa de transmisión Gates.

www.r-m.de/

- **Flebi Supra V3.0 Lite**

Llega una nueva generación: el modelo Lite supone el primer paso para acceder a la gama: motor de 250W, batería Samsung de 10.4Ah, cambio Shimano Nexus de tres velocidades y un sistema de plegado rápido. Si a eso le sumas el freno de disco Tektro M300, las manetas de freno engomadas o la horquilla de aluminio slim el resultado solo puede ser satisfactorio.

www.flebi.com/



1.149€

- **Legend Siena**

Una bici de las de toda la vida a la que sumarle el pedaleo asistido. Así es Siena, desarrollada en España y con una estética tan bonita como tradicional, un eficaz y simple sistema de plegado y detalles como las ruedas de 24", luces Spanninga Kendo, caballete patentado, la opción de equipar baterías Panasonic de 10,4 ó 14Ah y el sistema Ebikemotion, que permite controlar todos los parámetros del motor y el rendimiento de la batería a través de nuestro móvil.

www.legendebikes.com



1.449€

- **Trek Allant+8**

“Esta bicicleta te cambiará la vida”. Eso dice Trek de las Allant+, máquinas que combinan la experiencia de la marca en el campo deportivo con las máximas exigencias del uso intenso y diario por la ciudad. La Trek Allant+8 deja a cualquiera contento: cuadro de aluminio hidroformado, batería integrada Bosch de 600Wh, motor Bosch Performance Line CX de 250W, transmisión Shimano Deore de 10 velocidades, frenos de disco hidráulico, sistema integrado de luces delantera y trasera, guardabarros doble, portabultos trasero...

www.trekbikes.com



3.999€

- **Littium Ibiza Dogma**

¿Cuánto cuesta ser sostenible disfrutando de cada pedalada? Sobre una Ibiza Dogma recorreremos hasta 100 kilómetros por cinco céntimos. Una e-bike que combina deportividad, estilo y rendimiento, y que ha llevado al fabricante español a ser socio tecnológico de importantes instituciones turísticas y hasta el Mundial de Moto GP.

www.littiumbykaos.com



1.690€

A LA CONQUISTA DEL MUNDO Y EL TURISMO



La marca bilbaína de **e-bikes Littium** es innovadora por sus importantes alianzas con el sector turístico, donde la bicicleta juega cada vez un papel más importante.

"Sobre ruedas". Con ese contundente titular Estebe Gorbea, CEO de la marca española de bicicletas eléctricas **Littium**, abrió el editorial del periódico de CEHAT, la Confederación Española de Hoteles y Alojamientos Turísticos. Gorbea explicaba al detalle cómo la bicicleta y, en concreto, las bicicletas eléctricas, podían y debían convertirse en un muy poderoso aliado de las empresas del sector turístico mundial.

"Cualquiera que haya viajado por España lo habrá comprobado: tanto en ciudades como en playas, carreteras o montañas es cada vez más frecuente cruzarse con grupos de ciclistas disfrutando, sobre sus bicicletas, de las vacaciones", apun-

taba Gorbea. Pero aquel editorial era solo la punta del iceberg de la amplia estrategia que Littium está llevando a cabo para poner a las e-bikes en el centro del sector turístico español.

Así, hace unos meses la marca firmaba su adhesión como nuevo socio del Instituto Tecnológico Hotelero (ITH) en el área de Sostenibilidad y Eficiencia Energética. Un acuerdo que, en palabras del propio ITH, suponía "un gran beneficio para el sector hotelero, ya que **Littium** es el resultado de aunar las nuevas tecnologías al servicio de un público que quiere un transporte cómodo, práctico y ecológico".

Cámpings, caravanas... y e-bikes

También desde hace más de un año, y en virtud de un acuerdo con Aseicar (Asociación Española de la Industria y Comercio del Caravaning), las **Ibiza y Berlín de Littium** comenzaron a formar

 **LITTIUM**

www.littiumbykaos.com



parte del catálogo de 120 importantes empresas de caravaning. ¿El objetivo? Añadir la libertad y eficiencia de un vehículo como la bicicleta eléctrica a la práctica del caravaning, facilitando así la movilidad de sus usuarios y permitiéndoles, de una forma saludable y divertida, multiplicar sus opciones de ocio y de descubrir nuevos lugares. Un acuerdo tan importante como el que selló la marca con la Federación Española de Campings (FEEC), y que convirtió a **Littium** en proveedor oficial de bicicletas eléctricas de la red.

“Nuestro objetivo es desarrollar un modelo de negocio óptimo y poder dar un servicio acorde a los diferentes tipos de establecimientos turísticos”, señala Gorbea. Un servicio que será clave para que la presencia de e-bikes sea masiva, aunque aún queden tareas pendientes. “Necesitamos ampliar e introducir más carriles para bicicletas en nuestras ciu-

dades y ampliar infraestructuras para dar más seguridad a los usuarios, tanto nuevos como habituales, y de esa manera otorgar más ventajas frente a los vehículos de combustión que tanto contaminan nuestras ciudades”, explica.

“**Littium** está a la vanguardia de las nuevas tecnologías a través del desarrollo de productos con la visión de cuidar a nuestros usuarios dándoles herramientas para desplazarse, a diario, con robustez, autonomía y diseño”, concluye Gorbea. “Nuestras bicicletas están pensadas para poder ir vestido como tú quieras y sin perder tu propia esencia. Hemos diseñado productos aptos para todo tipo de público, muy fáciles de usar, divertidos y con un servicio posventa cercano, porque sabemos que nuestros clientes son nuevos usuarios de este tipo de servicios y necesitan una atención directa y personalizada”.





DORMIR TRANQUILO

El miedo a ser víctimas de un robo es una de las excusas más habituales para no moverse en bicicleta. Analizamos coberturas y tarifas de algunas de las principales compañías de seguros.

Dani Cabezas

El esperado día ha llegado: tras meses probando bicicletas eléctricas, la diseñadora gráfica Graciela, madrileña, ha decidido dar el paso y hacerse con una. Su trayecto al trabajo no es demasiado largo, unos 6 kilómetros entre la idea y la vuelta, pero desde que se subió por primera vez a una e-bike lo tuvo claro: hay distancias que se cubren de manera infinitamente más cómoda con el pedaleo asistido, y más si tenemos en cuenta los importantes desniveles de la capital de España.



“Los compradores no suelen preguntarnos por un seguro de robo, pero si lo ofreciésemos es probable que les gustase la idea”, cuentan desde una conocida tienda

El desembolso, eso sí, ha sido importante, lo que ha llevado a Graciela a plantearse un problema... ¿Qué pasaría si me la robasen? “Mi idea no es dejarla nunca en la calle”, explica, “y puedo meterla dentro de la oficina. Pero en mi casa tengo que dejarla en el trastero, comunitario y abierto, por lo que si un vecino se la quisiera llevar podría hacerlo sin ningún problema”. Una situación tan posible como incómoda y que, durante estos meses, ha sido la que más dudas la ha generado a la hora de comprar.

¿Qué hacer, entonces? ¿Es recomendable contratar un seguro para poder adquirir la bicicleta que deseamos, sin que nos reprima el miedo a perder nuestra inversión? ¿Supone eso disparar los costes de un gasto ya de por sí relativamente elevado? ¿Es mejor seguir usando una bicicleta compartida, o recurrir a una máquina más antigua, humilde y, por consiguiente, cuya pérdida nos suponga un menor perjuicio económico?

Nunca se sabe

Para Miguel Ángel Bolaños, director de marketing de la célebre cadena de tiendas madrileñas Sanferbike, asegurar cualquier bicicleta de gama media o alta es “muy recomendable. Hay que tener en cuenta que, por ejemplo, las bicis eléctricas de montaña suben casi todas de los 3.000 euros, un dinero muy considerable”. Por eso, y aunque actualmente Sanferbike no ofrezca esa posibilidad a sus clientes, se plantea el hacerlo. “Los clientes no suelen preguntarnos por ello”, añade Bolaños, “pero es probable que, si se lo ofreciésemos, les gustase la idea. Habrá que probarlo, nunca se sabe”.



El porcentaje de usuarios que sufren el robo de una bici ha subido dos puntos, y alcanza al 18% de los ciclistas

Porque esa, “nunca se sabe”, es precisamente la frase clave que lleva a muchos ciclistas a contratar un seguro antirrobo. El caso de Graciela no es una excepción: según el último Barómetro de la Bicicleta en España, el porcentaje de usuarios que han sufrido un robo sube casi dos puntos en los últimos tiempos, rozando el 18% de los ciclistas. No solo eso: también es una de las razones que muchos esgrimen para no pedalear frecuentemente en ciudad. ¿Una excusa o algo fundamentado en bases reales?

“Sin duda, el estrés que pueden generar los riesgos relacionados con el robo de una bici puede ser un motivo para no usarla como medio de transporte”, reflexiona Laura Vergara, de la Coordinadora Conbici, “pero hay muchas acciones que podemos hacer para transformar ese riesgo en certezas. Conservar la factura, hacerle varias fotografías y conservar el número de bastidor, inscribirla en el Biregistro de la Red de Ciudades por la Bicicleta o, claro, utilizar un buen candado”. Pero, y además de contemplar todas esas medidas de prevención... ¿es interesante contratar un seguro? “Respecto a los robos”, explica Vergara, “el seguro del hogar se hará cargo del incidente muchas veces. Desde Conbici, desde luego, consideramos



necesaria la facilitación o generalización de seguros de responsabilidad civil y robo a través del seguro del hogar, desglosando la responsabilidad civil y de robo por el uso de las bicicletas, calculando su coste mediante actuario de seguros para evitar un sobrecoste e incluyendo el mismo en la póliza estándar o como una ampliación. Acciones que deberían coordinarse entre las administraciones públicas con competencias y la patronal de aseguradoras”, apunta.

Casos prácticos

Pero, cuando se trata de grandes compañías, la tarea no siempre es fácil. Desde empresas como Liberty Seguros lo dejan claro: “Cubrimos la responsabilidad civil en caso de accidente con daños a un tercero yendo en bicicleta dentro del seguro de hogar, y tenemos también cobertura en caso de robo de la bicicleta dentro de la vivienda o trastero, pero en ningún caso cubrimos robo de bicicletas en la calle”, aclaran por teléfono. Sin embargo, algunas otras compañías sí afrontan ese tipo de situaciones. En AXA, además del seguro de responsabilidad civil, existe la posibilidad de contratar una póliza para proteger una bicicleta contra el robo. Imaginemos que queremos asegurar una bicicleta de 1.500 euros: el precio a pagar serían 132 euros anuales, que cu-

VUELTA DE TUERCA

Pintura y restauración de bicicletas

www.vueltaдетuercabikeshop.com

BROMPTON JUNCTION

Cirilo Amorós 68 46004 València
info@bromptonjunctionvlc.com

f

brirían el “robo, hurto o sustracción total hasta el límite pactado en la póliza”. Quedan excluidos, eso sí, “los accesorios no originales y las piezas o partes de la bicicleta que se extraigan de forma unitaria”. El seguro incluye el robo en garajes, trasteros y la vía pública. Si la bicicleta es más cara, de 3.500 euros, el precio anual se elevaría hasta los 230 euros, incluyendo condiciones como “candarla a un objeto fijo con un candado homologado de, al menos, nivel 3”.

Exigencias como esa hacen dudar a algunos. “Este año, por primera vez”, explica Miguel, del colectivo Madrid Ciclista, “me compré una bici cara. Miré un par de seguros que cubrieran el robo en la vía pública, pero exigían que la bici estuviese atada con un candado homologado y a un elemento fijo. Pero me imagino tratando de demostrar que una señal de tráfico, por ejemplo, es un objeto fijo. O la posible pelea porque, según vi, las aseguradoras manejan listas desactualizadas de candados homologados, por lo que es probable que no incluyan el modelo que tú tienes o el que compras”.



Bici-registro: una alternativa razonable

Con validez en todo el territorio español, el Biciregistro es una opción a tener en cuenta para proteger nuestra bici sin contratar un seguro. Un procedimiento tan sencillo como dar de alta e identificarla con un kit de marcaje que, incluso, puede tener un efecto disuasorio para el ladrón, pero también hacer que la posible recuperación sea mucho más sencilla. “El Biciregistro facilita el control y la seguridad de las bicicletas”, explica Nacho Tomás, de la Red de Ciudades por la bicicleta, impulsora del Biciregistro con el apoyo de la DGT y los distintos ayuntamientos que componen la red. “Los usuarios pueden inscribir su bici de manera totalmente voluntaria y gratuita”. Próximamente verá la luz una nueva y más moderna versión del sistema.

Sólo para ciclistas

Existe, por supuesto, otra posibilidad: hablar con empresas que se centran exclusivamente en los seguros de bicicleta. Segurabici es una de ellas. “Tenemos varios tipos de seguros”, explica la compañía a *Ciclosfera*. “El esquema es muy parecido al de otros vehículos, como un coche. Ofrecemos desde un seguro básico a terceros hasta el todo riesgo VIP, que cubre los robos tanto dentro como fuera del domicilio”. Pero las excepciones de las que hablaba Miguel vuelven a aparecer. “Para que el robo quede cubierto”, aclaran desde Segurabici, “la bicicleta debe estar candada a un elemento fijo con un candado homologado de los que se encuentran en nuestro listado”, explican. ¿El precio? Por una bicicleta de unos 1.500 euros, la cuantía anual sería de 86,82 euros, que incluirían, “además del valor íntegro de la bicicleta menos la franquicia (un 10%), una indemnización de 6.000 euros por muerte o invalidez, asistencia jurídica para reclamación de daños en caso de accidente y asistencia en viaje, entre otras prestaciones”.

Dicho lo cual, ¿merece la pena? Como la propia compra de una bicicleta, dependerá de cada circunstancia personal. Lo que es cierto es que al generalizarse en las calles el uso de bicicletas de mayor valor (especialmente eléctricas, cuyo precio difícilmente baja de los mil euros) es previsible que el sector de los seguros ciclistas experimente un auge. Como con todo, convendrá leer con detenimiento la letra pequeña y, en caso de necesidad, negociar. Pero si contratar uno nos hace rodar (y dormir) más tranquilos y, sobre todo, que más personas se animen a pedalear... ¿por qué no? ♡

TALLER EL BON PEDAL

Solucionamos todo tipo de problemas mecánicos

¡En cualquier bicicleta!

Corte de radios a medida

Av. Roma nº115 . Barcelona
www.tallerelbonpedal.com
 @tallerelbonpedal

Bicicletas, accesorios, talleres, viajes...

mundoraintxe

Calle Nueva 121 - 31001 Pamplona - 948 213013
www.mundoraintxe.com

Especialistas en **BROMPTON** desde 2001

Cap Problema **BROMPTON**

Av. Diagonal, 380
 08037 Barcelona
www.caproblema.com

EL CICLO

BIKE ART & RENTAL

EL CICLO BICYCLE CONCEPT STORE
 Carrer Nou de Sant Francesc 17
 08002 Barcelona
www.elciclobcn.com
www.facebook.com/RCicloBcn

BICICLAJE

Compra-venta y reparación de bicicletas de segunda mano y mucho más

VENTA
Dinero en el acto

DEPÓSITO
Hasta 3 meses

PLAN RENOVE
Cambia tu bici por otra

Batuzos, 2 - 28925 Alcorcón (Madrid)
 Tel: 912 596 073 + info@biciclaje.es
www.biciclaje.es
 Móvil: 656 579 987

WhatsApp, Facebook, Twitter icons

motorverde

Venta y alquiler de bicicletas eléctricas

Entrega gratuita a domicilio

www.motorverde.es

ZIKLOTEKA

Un CENTRO DE DOCUMENTACIÓN ESPECIALIZADO en movilidad ciclista

BUSCADOR ONLINE, con referencias en soporte escrito, gráfico y audiovisual

Documentación: LINGÜÍSTICA Y NEUROLINGÜÍSTICA

DESCUBRE ONLINE para consultar, acceso directo a préstamos

942 40 20 20 - zikloteka@donostia.eus - crial.navarra.eus/zikloteka

KIDS ON WHEELS

BICICLETAS Y MOVILIDAD URBANA PARA NIÑAS Y NIÑOS

PATINETES, CASCOS Y MÁS ACCESORIOS

Plaça de la Vila de Gràcia, 18
 Barcelona
www.kidsonwheels.es

Sin prisa

BICIS ENTRE EL PLÁSTICO

En los áridos parajes de Almería los trabajadores migrantes encuentran en la bici una forma de moverse entre los invernaderos. Viajamos hasta allí para conocer, de primera mano, su día a día, dificultades y anhelos.

Dani Cabezas
fotos: Lino Escurís



Ahmed bromea con sus amigos. Sonríe sin parar. Y posa orgulloso junto a su bicicleta. Es un caluroso día de otoño en Campohermoso, una de las localidades de Almería con mayor población inmigrante de toda España. Como tantos otros migrantes, empezando por sus amigos, Ahmed llegó a España tras atravesar el Estrecho de Gibraltar en una patera. Pasó una larga temporada en un centro de acogida para menores. Y, cuando llegó a la mayoría de edad, se buscó la vida recogiendo frutas y hortalizas en los invernaderos de Níjar por un salario que ronda los 30 euros al día. Aún no ha conseguido regularizar su situación en España, pero espera conseguirlo pronto.

“Necesitamos la bici para ir a cualquier parte: a trabajar, a casa, a conseguir comida”

A nuestro alrededor, el paisaje es peculiar. Los citados invernaderos se extienden hasta donde alcanza la vista, formando un uniforme y plateado mosaico que contrasta con la naturaleza desértica del lugar. Es el conocido como “mar de plástico”, una de las pocas construcciones humanas perfectamente visibles desde el espacio. Con unas 31.614 hectáreas dedicadas a los invernaderos, lo que equivale al 87,4% del total de este tipo de instalaciones en toda la comunidad autónoma de Andalucía, hablamos de una superficie similar a la de un país como Malta. El Ejido, con casi 13.000 hectáreas, vendría a ser su capital, seguido por Níjar (5.744 hectáreas) y el propio municipio de Almería, con otras 2.525. Un modelo de explotación que, desde que comenzó a implantarse en los años 70, ha crecido hasta convertirse en uno de los principales motores económicos de la región. Tomates, pepinos, calabacines, pimientos, melones o sandías crecen bajo el sol abrasador, protegidos por el plástico, para después ser exportados a los rincones más insospechados del globo tras ser recogidos por mano de obra procedente, fundamentalmente, del Magreb y el África subsahariana.

El poder de los pedales

Entre los polvorientos e infinitos pasillos que separan los invernaderos, así como en las carreteras y caminos de tierra que los comunican con las localidades cercanas, bicicletas como la de Ahmed son protagonistas. Desconchadas bicicletas de carretera, montaña o paseo desfilan de un lugar a otro en un incesante goteo. “Muchos de nosotros trabajamos muy lejos del lugar donde vivimos”, cuenta Ahmed, “por lo que necesitamos la bici para ir al trabajo, a casa, a comprar cosas, a conseguir comida... Necesitamos la bici para ir a cualquier parte”.

¿Por qué la bici? La respuesta es sencilla: porque es barata, rápida, casi carente de mantenimiento y, claro, porque no exige tener carné de conducir, del que la mayoría de migrantes carece. A menudo, pedalear es también la única manera de conseguir agua potable. Jerome, nacido en Conakry, la capital de Guinea, confirma las palabras de Ahmed. “La bicicleta es el medio de transporte más interesante”, explica en un perfecto



“Aquí nadie viene a buscar problemas sino a trabajar y ayudar a sus familias”, dice una monja de la caridad local

inglés, “porque a mí, por ejemplo, me permite llegar al trabajo en 35 minutos. Es lo más práctico”. O directamente, como nos cuenta el camerunés Bongsisi, “de otro modo sería casi imposible”.

Racismo y convivencia

La amabilidad de estos jornaleros de los invernaderos es la tónica general. “Aquí nadie viene a buscar problemas”, confirma Araceli Fuentes, “sino a trabajar y tratar de buscarse la vida para ayudar a sus familias en su país de origen”. Fuentes, monja perteneciente a la orden de las Mercedarias de la Caridad de Níjar, es la responsable de conseguirles comida, bienes de primera necesidad o clases de español. “Pese a la buena convivencia, y a que no se ha producido ningún tipo de incremento en los índices de criminalidad, el pueblo es un poco racista”, reconoce con pesar. Un prejuicio que se da bruces con la realidad: “Hay quien siente rechazo hacia ellos, pero al mismo tiempo los necesitan para trabajar”, apunta.

Almería es la provincia española con mayor porcentaje de población extranjera (18,7%), muy por encima de la media española (9,5%). Eso no impide (o, probablemente, propicia) que desde la aparición de la ultraderecha en el panorama político español se haya convertido en uno de sus principales caladeros de votos. VOX fue el partido más votado en Níjar tanto en las elecciones generales del 10 de noviembre, con casi un 35% de las papeletas, como en las de abril, con un 28,4%.



Esta es una tierra de contrastes: una de las zonas con mayor renta per capita y, también, de las que acumula mayores niveles de miseria. “La economía de esta zona está basada en la explotación de personas que trabajan en condiciones de semiesclavitud”, denuncia Raquel Ruiz, responsable del proyecto Bicis para Almería, que recoge bicicletas para hacerlas llegar a los migrantes de la zona. “Trabajan a 50 grados debajo de los plásticos, respirando los insecticidas y ganando una cantidad ridícula de dinero que, en su mayor parte, va a parar a sus familias. Teniendo en cuenta lo mal que los tratamos, bastante bien se portan”, asegura.

La vida en los asentamientos

Ruiz nos guía hasta lo que ella llama la “rotonda de la vergüenza”, que separa algunos de los invernaderos más modernos y productivos de la zona de los asentamientos donde viven muchos de los trabajadores de origen magrebí o subsahariano, auténticas “villas miseria” compuestas

“Teniendo en cuenta lo mal que los tratamos bastante bien se portan”



¡No te pierdas el vídeo!

A veces, una imagen vale más que mil palabras. Por eso hemos preparado un vídeo muy especial que recoge algunos momentos de nuestra visita a Almería. Un cortometraje documental firmado por Lino Escurís que recoge nuestras conversaciones con los trabajadores de los invernaderos sobre su día a día y su estrecha relación con la bicicleta. Ya puedes verlo en el canal de YouTube de *Ciclosfera*.

por infraviviendas de palés y lonas de plástico, en cuyas puertas descansan destartaladas bicicletas de todos los tamaños.

“Las viviendas de estas personas tienen menos condiciones de habitabilidad que la caseta de mi perra”, cuenta Raquel mientras nos presenta a algunos de los habitantes del lugar. Sharifa, una mujer marroquí, nos muestra su casa: un minúsculo espacio con apenas un colchón y un par de utensilios de cocina. Raquel le ha traído una manta. Tras intercambiar unas palabras, ambas se funden en un largo abrazo. “Las mujeres se llevan la peor parte”, nos cuenta Raquel. “Muchas de ellas viven con centenares de hombres, lo que provoca que las violaciones sean constantes”. Otra realidad silenciada de la que nadie habla.

Algunos de los habitantes de los asentamientos consiguen luz eléctrica enganchándose ilegalmente a los tendidos, aunque los cortes de suministro son constantes y los incendios, frecuentes. En diciembre de 2018, uno de esos incendios calcinó 18 viviendas y provocó dos heridos, uno de ellos grave. Sólo dos meses después, el fuego arrasó otras 60 chabo-



las, afectando a 8.000 metros cuadrados de superficie. “Ante todo, somos personas. Y tenemos una Constitución que, supuestamente, garantiza que se cumplan los derechos humanos”, apostilla Raquel. “Todos, absolutamente todos los ciudadanos de este país, somos responsables de que esos derechos se cumplan”.

Cae el sol en Níjar, algo que en esta latitud de la Península ocurre antes que en resto del país. Las carreteras de los pueblos de la zona, carentes de arcén en su gran mayoría, se llenan de bicicletas conducidas por migrantes que salen de los invernaderos en dirección a los asentamientos. No hay datos concretos, pero el año pasado decenas de estos ciclistas fueron atropellados, con al menos dos muertos. Mañana, como todos los días, al final de la etapa les espera un duro día más de trabajo. 📍



Bicis para Almería: solidaridad a pedales

El pasado mes de noviembre un equipo de *Ciclosfera* se desplazó hasta Níjar para elaborar este reportaje. Con nosotros viajó Raquel Ruiz, impulsora del proyecto Bicis para Almería. “La idea nació de manera casual, como un proyecto medioambiental y solidario: vine a este lugar de vacaciones, como otros tantos turistas, pero más allá de las playas bonitas y parques naturales como el de Cabo de Gata está la realidad de los invernaderos y los trabajadores que viven en los asentamientos”, cuenta Raquel. “Con ayuda del boca a boca conseguí reunir un centenar de bicicletas, vehículos que otras personas ya no necesitan o ya no usan, y que para estas personas resultan indispensables”. Junto a Raquel hicimos entrega de otro medio centenar de bicicletas, que fueron recibidas con un agradecimiento difícil de explicar. Aquí, poder moverse en una de ellas es vital para la supervivencia.





“CUALQUIER CIUDAD ES PARA LAS BICIS”

El cómico Jorge Ponce es conocido por ‘La Resistencia’, además de ciclista habitual. Hablamos con él porque, aunque reconozca tener “un pequeño hijo de puta dentro” es sin duda alguna... Uno de los nuestros.

Dani Cabezas
fotos: Rafa Zamora

Aunque sea en un lugar poco transitado, quedar con Jorge Ponce (Málaga, 1982) es experimentar, durante un rato, lo que supone ser popular. Mientras conversamos de bicis, del humor, de la vida, son varias las personas que sacan su teléfono para hacerle una foto. O le saludan de lejos. O, al menos, giran la cabeza con curiosidad. Él responde con media sonrisa y un pequeño gesto de “qué pasa”, que recuerda a su saludo habitual con David Broncano en *La Resistencia*, ese programa del que casi todo el mundo habla.

A primera vista hay poco del personaje televisivo en el Ponce real. Casi nada de ese gamberro que toma el pelo a la gente en la Gran Vía. En persona, el cómico es todo amabilidad, educación e, incluso, seriedad. Y algo más: también pasión por la bicicleta, su medio de transporte habitual en Madrid. Humor. Fama. Pedales. ¿Hay mejores temas de conversación para una fría mañana de invierno?

“Empecé a usar la bicicleta a diario en Barcelona: es lo más cómodo y divertido. Lo mejor”

Vienes en bici. ¿Cuál es?

Durante mucho tiempo me moví en BiciMad, pero quería una bicicleta propia para ir de un lado a otro por Madrid. Estuve un tiempo ‘bicheando’ por Internet, un par de amigos me hablaron muy bien de esta Triban, de Decathlon, y me decidí. Estoy contento.

Pero no es tu única bici...

No. El año pasado hicimos una campaña en *La Resistencia* pidiendo bicicletas a la gente... Espero que un porcentaje importante de los espectadores se diera cuenta de que era una ironía. Una manera de decir que no hay nada más sinvergüenza que pedir cosas gratis desde la tele. Pero el caso es que nos dieron bastantes. Repartimos muchas pero me quedé con dos. Suelo decir que me las quedé todas, porque me gusta mucho hacer de tío cabrón capaz de quedarse con 25 bicicletas para él solo, pero no es así.

¿Con cuáles te quedaste?

Con dos muy guays. Una fixie que me dio Santafixie, de Barcelona, y una Giant de montaña espectacular. Por cierto, gracias a ambos.

¿Desde cuándo te mueves en bici?

Desde hace un par de años. Mi padre es muy ciclista y siempre me gustó, pero antes la usaba, fundamentalmente, para ir al campo. Fue cuando me fui a vivir a Barcelona cuando empecé a usarla a diario: es lo más cómodo y divertido. Es lo mejor. También porque vivo en el centro: desde Fuenlabrada igual sería otra cosa.

¿Madrid es ciudad para bicis? Hay quien dice lo contrario...

Cualquier ciudad es para bicis. Que sí, que aquí hay más cuestras que en Copenhague... ¡Pero allí hace un frío de pelotas! Y no es para tanto: casi cualquiera puede subirse un par de cuestras en Madrid. Pero hace falta un claro apoyo público a la bicicleta.

Llevamos diez minutos y... La gente te ve, te saluda, te hace fotos. ¿Cómo lo llevas?

Siempre hay algún gilipollas, claro, pero en general la gente es muy maja y cariñosa. Y, además, tampoco lo he petado tanto como para que me agobien.

¿Cuánto hay de personaje en el Ponce que vemos en la tele?

Está basado en hechos reales. Quizá no tanto, pero claro que tengo a un pequeño hijo de puta dentro. Todos los que hacemos televisión somos conscientes de que la comedia es nuestra profesión, es un curro. Muchos cómicos son muy serios cuando no están delante de las cámaras.

¿Qué es lo mejor y lo peor de trabajar en la tele?

Lo mejor... Muchísimas cosas. He tenido mucha suerte: primero como guionista, que es lo que quería ser, y después como cómico. ¿Lo malo? No se me ocurren muchas cosas. Por decir algo, que llego tarde a casa porque trabajo en un late night.

¿Cuánto hay de guión y cuánto de improvisación en *La Resistencia*?

Lo que no hay en *La Resistencia*, y es una de las claves del éxito, es un guión visto. Lo único que se lee en el *prompter* es el monólogo, y es normal, porque es muy difícil hacerlo. El resto no se lee, y eso lo hace todo muy natural. Sí, hay guión, yo sé en todo momento lo que voy a contar, pero no de manera literal. Y Broncano puede interrumpirme en cualquier momento y yo improvisar. A eso se le suma un equipo de guionistas increíble.

¿A ti qué te hace reír?

Uf... Me gusta casi cualquier tipo de humor. Desde el más hijo de puta al más conceptual. Si es bueno me puedo partir con un juego de palabras. Me puede hacer reír casi cualquier cosa.

¿El humor no debe tener límites?

No. El odio debe tener límites. El humor ha de tener los mismos límites que lo que no es humor: los momentos en los que utilizas la comunicación para hacer daño a la gente. Porque el humor tiene que servir, sobre todo, para hacer pensar.

Como padre de una niña, ¿hasta qué punto te preocupa el cambio climático?

Los hijos te hacen pensar mucho en el futuro. Entre el cambio climático, y la nueva moda en España de la puñetera ultraderecha, piensas en el futuro y te das cuenta de que viene una marejadilla. Pero intento pensar que será transitoria y no demasiado fea para mi hija y los hijos de los demás.

Aparte de usar la bici, ¿cómo combates el cambio climático?

No tengo coche, aunque la temporada pasada también hiciéramos la campaña 'Un coche para Ponce' para que me regalaran



El vídeo de la entrevista, en web y RRSS

Sí: leer está bien. Pero si se trata de un cómico como Jorge Ponce, mejor verle en acción... y en movimiento. Por eso hemos preparado un vídeo que recoge todo lo que sucedió en la entrevista que mantuvimos con él. ¡No te lo pierdas!



uno. Pero no me lo dieron, así que no consumo gasolina. Reciclo. Pero, si te soy sincero, seguro que podría hacer mucho más. Sé que hay mucha gente comprando a granel, o usando menos plástico. Me tengo que poner más las pilas. Yo y todos.

¿Un propósito para 2020?

Para mí, que sea tan bueno como 2019. Para el resto, que estos conatos de ultraderecha y demás mierdas políticas se queden en eso, en conatos.

No te podemos dejar ir sin hacerte las dos preguntas clásicas de 'La Resistencia': cuánto dinero tienes y cuánto has follado el último mes.

Ambas cantidades son ostentosamente elevadas. Ahí lo dejo. ♡

UNA PASIÓN, UNA CIUDAD



Foto: Dominique

Carlos Eduardo vive en Buenos Aires, ciudad que se propone recorrer hasta el último rincón sobre una bici a la que bautizó como Dominique, y que protagoniza una espectacular cuenta en Instagram: @dominiquedpax.

¿Quién eres?

Soy Dominique, una bici. Soy el alter ego de Carlos Eduardo, proyectado en una bicicleta y con la misión de descubrir Buenos Aires. A eso me dedico: todos los días ruedo a la búsqueda de algo nuevo.

¿Desde cuándo tienes cuenta de Instagram, @dominiquedpax?

Desde octubre de 2018, cuando noté que me había enamorado de Buenos Aires. Necesitaba exteriorizar mi amor por la bici y la ciudad. Descubrí que, sobre ella, todo se disfruta más. Así que realicé mis primeras fotografías, a las que se fueron sumando más, hasta que abrí una cuenta en Instagram para hacer una especie de álbum.

Nunca publicas fotos de Carlos, sino de Dominique.

No lo hago para eliminar prejuicios por el género, el color de piel o la nacionalidad de quien tenemos enfrente. Las bicicletas representan la igualdad y la universalidad. Por eso decidí darle todo el protagonismo a Dominique: no busco la fama ni el reconocimiento, sino que otros disfruten tanto como yo de mis paseos porteños.

Pero Dominique es ya bastante popular...

Así es: la gente empieza a reconocerla, y también a quién está detrás de su manillar. Eso permite crear una relación más interesante y genuina: pasan de ser seguidores a amigos. Por eso aproveché la oportunidad que me brindáis en la revista.

¿Cuál es la historia de Dominique?

Cuando llegue a Buenos Aires empecé a trabajar repartiendo periódicos en el barrio de Recoleta. Me levantaba a las tres de la mañana y terminaba a las seis, entregándole su ejemplar al señor Lautaro. A sus 78 años, me contó su historia: siempre amó el ciclismo, y fue su difunta esposa, Melanie, la que le convenció para comprarse una maravillosa máquina de carretera, con los colores blanco y celeste de la bandera argentina. Pero poco tiempo después sufrió un ac-

cidente, se lesionó la rodilla y la bici terminó en el salón. Hasta que un domingo por la mañana, toman-do mate, me ofreció descolgarla y quedármela. Decidí llamarla Dominique, y desde entonces me acompaña a todas partes.

¿Qué destacarías de ella?

Que es... perfecta. Fue mi primera bicicleta, compra-da con mi propio dinero y, por extensión, mi esfuerzo. Tiene un gran valor emocional, fue mi única compañ-ña en algún que otro momento difícil y, poco a poco, nos hemos ido conociendo y adaptando el uno al otro.

¿Cómo es pedalear en Buenos Aires?

Increíble. Genial. Tiene pocas cuestas, es muy grande pero puede recorrerse en bici y, por suerte, cada día hay una cultura ciclista mayor. Por otra parte, es una capital cosmopolita, de una enorme diversidad cultu-ral y repleta de cosas para ver y hacer.

Te encanta de Buenos Aires...

Su infinita capacidad de sorprenderme a diario. Su historia. Su arte, su cultura, su arquitectura, su música y su gente. Quien no conozca Buenos Aires se arrepenti-rá, porque aquí encontrará de todo. Es la casa del tango. Podrás entender hasta dónde puede llegar la pasión por el fútbol. Y nunca duerme, puedes encon-trar algo que hacer cualquier día de la semana y para todos los gustos y edades.

¿Con qué haces las fotografías?

Uso mi teléfono móvil. La buena fotografía no depen-de del equipo: el objetivo es lograr la mejor imagen posible con las herramientas que tengas.

Entre hacer fotos y pedalear, ¿con qué te quedas?

Amo la fotografía, pero soy un aficionado. Estoy in-tentando aprender a mirar con ojo de fotógrafo, pero vivir y pedalear Buenos Aires me permite hacer dos de mis aficiones favoritas. Sueño con colgarme una cámara y salir a rodar por aquí. Aunque... espera... ¡eso es lo que ya hago todos los días!

Tres de los nuestros

ALMA INQUIETA



Foto: Kym NonStop

Fue actriz, es una deportista incansable y todo un referente del fitness y el ciclismo. Nació en Nueva York, pero vive en Los Ángeles. Se llama Kym Perfetto, pero es conocida como Kym NonStop y cuenta con más de 200.000 seguidores en Internet.

¿Quién es Kym Nonstop?

Mmm... Viendo todo lo que hago quizá la pregunta sea ¿quién no es?

¿Cuál es tu primer recuerdo sobre una bicicleta?

Me enseñó mi padre. Usó el clásico “no te preocupes, que te estoy agarrando”, cuando no lo estaba haciendo. Uno de los primeros recuerdos que tengo es el de ir con mi hermano, por el vecindario, formando parte de una pandilla de ciclistas. Teníamos pruebas de iniciación como bajar una gran colina sin manos, pero poco después él y los otros niños decidieron que no querían chicas en el club y me echaron.

Has trabajado como actriz en películas como *Sin frenos* y series como *Homicidio*. ¿Qué te gusta de actuar?

Lo mejor es todo lo que respecta a ser creativa y añadirle, con tu trabajo, emoción a una historia. Lo peor es... ¡todo lo demás!

También has sido bicimensajera. ¿Cómo empezaste?

A través de Austin, un antiguo compañero de piso. Me comentó que en su trabajo buscaban gente y decidí unirme. Fue una época muy divertida. No ganaba demasiado dinero, pero experimenté lo que era la libertad. Durante cinco años fui bicimensajera... ¡Cinco años con cinco inviernos! Hacía mucho, mucho frío. Solía hacer apuestas con mis amigos sobre la imposibilidad de cruzar el puente de Williamsburg cuando estaba cubierto de hielo, pero lo cierto es que, al final, siempre lo hacíamos. Nunca tuve una excusa real para no ir a trabajar: aprendí que es posible rodar con cualquier tipo de clima.

Y después llegó SoulCycle, donde te convertiste en algo parecido a una estrella del fitness. ¿Cuál es la clave?

No siento que me haya convertido en una estrella... SoulCycle fue una iniciativa propia para poner en marcha un canal de YouTube donde subir semanalmente vídeos y, simplemente, fui una de las pioneras. ¿El secreto? La constancia. He logrado agrupar a un pequeño grupo de seguidores gracias a ser coherente y hablar de bicis y fitness. Para la gente es más fácil seguirte si tienen claro de qué hablas y qué haces.



Foto: Kym NonStop

*“Tengo ocho bicis...
¡Pero no me preguntes
cuál es mi favorita!”*

En tus vídeos te vemos practicando MTB, pedaleando en una fixie, saliendo a la carretera... ¿Cuál es tu disciplina favorita?

En este momento, creo que el MTB. No crecí rodando por las montañas, y ahora que puedo hacerlo nunca me parece suficiente.

¿Cuántas bicicletas tienes?

Actualmente, ocho. Dos de piñón fijo, una de pista, una para la calle, una de montaña, dos ciclocross y una maravillosa custom construida por Montenegro MFG. Pero tengo alguna más repartida por ahí, como una hermosa Van Dessel de carretera que le dejé a un buen amigo de Nueva York. Y, por cierto... ¡ni se te ocurra preguntarme cuál es mi favorita, porque sería como decirle a una madre a qué hijo quiere más!

No te lo preguntaré. Pero, eso sí, te pediré algo: ¿qué consejo me das para estar en forma este año?

La constancia. Haz algo, lo que sea, pero hazlo todos los días. Como es lógico, para después romper tus límites tendrás que ir un poco más allá cada día, y en ese sentido estoy muy interesada últimamente en el llamado HIIT, o entrenamiento interválico de alta intensidad.👉

recicleta

Pasión y experiencia

BROMPTON **BROOKS**
ORBEA **DAHON**
Gudereit **SURLY**
KLICKfix **ORTLIEB**
vsf fahrradmanufaktur

ZARAGOZA 976 295 800
www.recicleta.com



espaibici

movilidad humana

BROMPTON **BROOKS** **LEZYNE** **ORBEA** **DAHON** **SURLY** **KLICKfix** **ORTLIEB**

LEZYNE
 Engineered Design

C/Bruc, 63 > 08009 Barcelona
 Tel: 93 512 3 1 4 3 > e-mail: botga@espaibici.com
www.espaibici.com



DeQueBikes

TALLER DE BICICLETAS

AVENIDA VICENTE BLASCO IBÁÑEZ 15
 46920 MISLATA, VALENCIA
 T. 960 05 31 66
 DEQUEBIKES@HOTMAIL.COM
WWW.DEQUEBIKES.ES

RE-CYCLING

BICICLETAS DE SEGUNDA MANO

Si lo tuyo es la bici y el reciclaje, aquí te sentirás como en casa.



somosrecycling@somosrecycling.es
www.somosrecycling.es



LA LUNA shipping

transporte y logística internacional

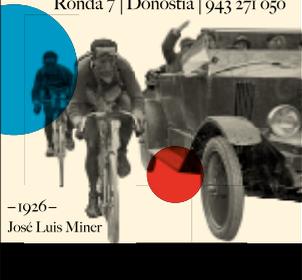
Especialistas en **import/export de bicicletas**

www.laluna.coop • info@laluna.coop • 932201715

MINER

minerbicisurbanas  

Ronda 7 | Donostia | 943 271 050



-1926-
 José Luis Miner

freel

Eléctrica. Plegable. Ligera. Urbana.

www.freel.bike



VENTA - TALLER - ALQUILER



DOYOUBIKE

Tu tienda especializada en **bici deportiva y urbana**

 **TREK** 
RIESE & MÜLLER **KALKHOFF**

WWW.DYOUBIKEONLINE.COM

ISLA ENCANTO

Te invitamos a pedalear hasta San Juan, capital de Puerto Rico, una vibrante y cosmopolita urbe donde, poco a poco, la bici se abre paso.

Gonzalo Garzón



foto: Puerto Rico by Projet



Se dice que Puerto Rico era la isla favorita de Cristóbal Colón. La que más le impresionó en América. Un lugar estratégico al que, en el segundo de sus viajes, en 1493, bautizó como San Juan Bautista, y que después pasó a denominarse Puerto Rico. Hoy, San Juan da nombre a la capital de un país singular. Lo es por su mezcla de raíces africanas, españolas y autóctonas, especialmente indios taínos. También por su influencia estadounidense, que la lleva a ser un estado asociado del gran coloso. Y un lugar especial por la calidez de sus gentes, que hacen que sea conocido también como La Isla del Encanto.

Con una extensión reducida (13.800 kilómetros cuadrados, lo que la situaría como la 13ª provincia más grande de España, entre Burgos y Córdoba), menos de medio millón de habitantes y una privilegiada ubicación al este de Cuba, Jamaica, Haití o la República Dominicana, Puerto Rico tiene su capital al norte, con una amplia perspectiva del Océano Atlántico. Quizá por eso San Juan no tardó en convertirse en el puerto militar español más importante de América, y es ese espíritu portuario y atento lo que otorga a los sanjuaneros un carácter único, abierto y espontáneo, donde todo el mundo es bienvenido.

A pedales

Considerando la suavidad de su clima y orografía, recorrer en bicicleta los 200 kilómetros cuadrados que componen San Juan debería ser un placer. No es tan llana como Ponce, al sur del país, pero su inclinación frente al mar es muy asequible, lo que no impide que, por desgracia, el 'rey' de las calles sea el coche. "Como en toda la isla, los ciclistas urbanos en San Juan son una minoría". Eso nos cuenta Ylenia González, Presidenta de Muévete en Bici Puerto Rico y alcaldesa de la bicicleta de la ciudad, que inmediatamente añade cómo, por el contrario, "la colonia ciclista en otras disciplinas, como la deportiva y la recreativa, es muy numerosa". Una situación que está cambiando poco a poco: "Cada vez más personas eligen la bici como medio



Verano eterno

Cuando uno se plantea un viaje, preguntarse por el clima es fundamental. Salvo en países como Puerto Rico, instalado en un verano perpetuo gracias a su clima subtropical y con una temperatura media de 26 grados (rara vez baja de 21 o sube de 29). Eso sí: las lluvias, aunque distribuidas a lo largo del año, son habituales, especialmente de mayo a octubre. Agosto es el mes más lluvioso del año. Así que... ¿Se te ocurre un plan mejor que escapar del invierno europeo que sumergirse en su calidez tropical?



foto: David Soto

¡Hora de comer!



La mezcla de culturas de Puerto Rico se ha traducido en una amplia riqueza gastronómica, y aunque en las calles de San Juan se pueda comer casi cualquier cosa no hay nada como dejarse conquistar por las exquisiteces locales. Entre los platos estrella, el mofongo, una especialidad de origen africano compuesta de plátanos fritos con una salsa de ajo y servida con carne o marisco. El arroz con gandules (una legumbre similar a los guisantes muy popular en el Caribe) es otro de los platos insignia y todo un clásico navideño. La alcapurria, una empanadilla de masa de yuca y rellena con picadillo de carne, es la reina de las frituras, y de postre nada como un tembleque: un dulce de coco y vainilla para chuparse los dedos.

de transporte habitual”, cuenta Ylenia, “aunque la revolución la lideran los jóvenes. Muchos estudiantes de la Universidad de Puerto Rico van a clase pedaleando”.

Eso sí, no lo tienen fácil. “Por lo general”, lamenta Ylenia, “no existen ciclovías salvo en el área turística de Condado y Puerta de Tierra. Infraestructura frecuentada, sobre todo, por familias, deportistas o turistas, que no tiene mayor uso práctico al no estar conectada con las comunidades aledañas de Hato Rey, Santurce o Río Piedras”. Pero la unión hace la fuerza. Los colectivos ciclistas se reúnen una vez por semana en el Centro de Convenciones y en la Avenida Ponce de León, desde donde organizan rutas. Todos los miércoles, el colectivo Rompe Cadenas organiza las Nocturnas de San Juan. Son habituales las reuniones de bicicletas antiguas y BMX. Y el último viernes de cada mes tiene lugar la Masa Crítica.

Las tres caras de San Juan

“Podríamos dividir San Juan en tres entidades: viejo San Juan, San Juan Moderno y San Juan Contemporáneo. Cada una de ellas tiene distintos retos urbanísticos”. Nos lo explica David Soto, ingeniero civil y encargado de liderar el Plan Maestro de Bicicletas de la Universidad de Puerto Rico, en la localidad de Mayagüez, y diseñador urbano en Plusurbia Design. Además, es director de la iniciativa Calles

Humanas, que asiste a los centros urbanos para desarrollar planes de urbanismo táctico con el fin de crear espacios seguros.

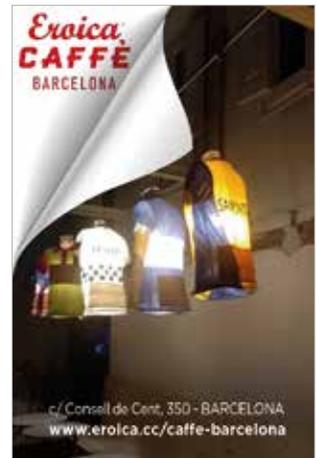
“San Juan es cosmopolita, y tiene una población de 2,5 millones en su área metropolitana”, explica Soto. “Posee muchas avenidas anchas, un importante problema de congestión de tráfico y numerosas autopistas urbanas. Como capital, la implementación de infraestructura ciclista serviría de ejemplo para el resto de Puerto Rico”. Soto ha pedaleado por todas las grandes áreas urbanas del país, y en todas ellas ha experimentado “la maravillosa sensación de tener un control absoluto, al poder evitar atascos y contar con la posibilidad de llegar a tu destino sin demora”. Aunque reside en Vega Alta, a unos 35 kilómetros de San Juan, a menudo se hospeda en el centro de la ciudad, en Santurce, donde las calles “son más agradables. Todo queda más cerca, y el desarrollo urbanístico no ha fomentado tanto el automóvil”.

Para Soto, la bici es una forma de “ahorrar dinero e incorporar el ejercicio en mi rutina”, cuenta. Pero su mentalidad no es la imperante en Puerto Rico, donde “tener coche es visto como una necesidad. La casi total ausencia de transporte público en torno al municipio exige a muchos un coche, aunque es cierto que cada vez más aprecian la salud y diversión que la bici trae a sus vidas”.

Paraísos cercanos

Diversión es una palabra importante. Y, cuando de ello se trata, nada como alejarse de los atascos de la capital. Puerto Rico posee una naturaleza exuberante con lugares como El Yunque, el único bosque tropical de Estados Unidos, o parques nacionales como Isla de Cabras, Tres Hermanos o Seven Seas. Un patrimonio natural responsable de que el ciclismo de montaña esté de moda. Óscar Sánchez es uno de los creadores de Puerto Rico Bike Project, plataforma que se dedica a estimular este deporte en el país y buena parte del Caribe y la Florida estadounidense a través de eventos. “Puerto Rico es relativamente pequeño”, recuerda Óscar, “y ser un estado libre asociado de EE UU influye. Se imita todo lo que viene de allí. Con el MTB pasó eso: se originó en California, se extendió por todo el país y llegó, muy pronto y con mucha fuerza, a Puerto Rico”.

Pero hay otro hecho que lo marca todo. El huracán María no solo provocó más de 3.000 muertos en 2017: también devastó el país y afectó al MTB local. “Destruyó toda nuestra estructura de senderos”, explica Sánchez, “y paralizó el ciclismo. Pero también sirvió para unirnos. La comunidad de aficionados conectó, rehabilitó, perfeccionó y unificó todos los senderos destruidos, y se construyeron nuevas infraestructuras. Poco a poco, Puerto Rico se ha convertido en un destino de ensueño para los amantes del MTB”. 📍





LOCOS CACHARROS

El controvertido movimiento futurista puso el foco en las máquinas y, claro está, también en las bicicletas.

Dani Cabezas

“La magnificencia del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva: la belleza de la velocidad”. Con esta sentencia el escritor y poeta italiano Filippo Tommaso Marinetti plasmó en papel, en 1908, el manifiesto fundacional del futurismo, la primera vanguardia italiana del siglo XX. Un movimiento controvertido por su estrecho vínculo con el fascismo italiano, del que serviría como base e inspiración, pero también una vanguardia que dejó como legado, entre otras muchas cosas, un buen puñado de obras con la bicicleta como protagonista.

Los futuristas se sintieron fascinados por el movimiento. Y aunque su principal foco se puso en el coche (“Un automóvil que ruge es más bello que la Victoria de Samotracia”, llegó a decir Marinetti en el citado manifiesto), no fueron pocos los futuristas que también admiraron la fuerza expresiva que emana de una bicicleta y su mágica unión con el cuerpo humano. Artistas como Enzo Benedetto, Luigi Enrico Colombo, Fortunato Depero, Gerardo Dottori, Mario Sironii o Umberto Boccioni se inspiraron en aquella máquina que permitía desplazarse velozmente. Una oda al progreso.

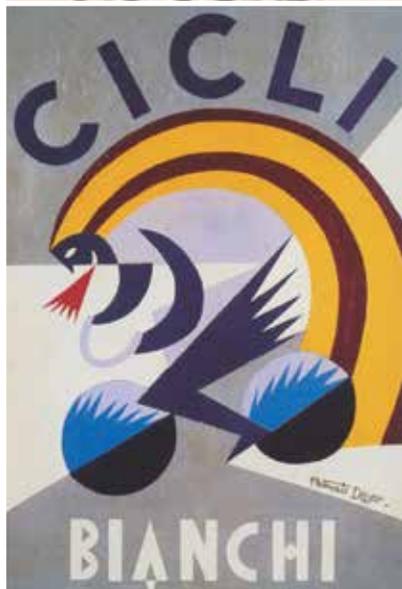
“Todo se mueve, todo gira rápidamente”, apuntaba el Manifiesto futurista. “Una figura nunca es estable frente a nosotros, sino que aparece y desaparece sin cesar. Debido a la persistencia de la imagen en la retina del ojo, las cosas en movimiento se multiplican en el espacio, se deforman, se persiguen, como vibraciones”. Atributos, todos ellos, que encontraron representados en la bicicleta.

Provocación y vanguardia

“Como le definió el crítico australiano Robert Hughes, Marinetti, ideólogo del futurismo, fue el primer agente provocador internacional del arte moderno”. Eso asegura Alfredo Palacios, Doctor en Bellas Artes y profesor del Centro Universitario Cardenal Cisneros, en Alcalá de Henares (Madrid). “Más allá de ese papel provocador, que derivó posteriormente en demagogia fascista, los futuristas y su voluntad de experimentación tuvieron una enorme influencia en gran parte de las vanguardias y el arte que estaba por venir, desde la pintura al teatro, la poesía, el arte sonoro o la performance”.

Hay quien hace hincapié en ese lado oscuro del futurismo. Rafa Doctor, comisario de arte y ex director del Centro Andaluz de Fotografía, es contundente: “Los futuristas no deberían haber entrado en la historia del arte”, sostiene. “Tenían una falta absoluta de ética; eran una panda de fascistas y estuvieron muy comprometidos con la causa. Muchos de ellos tienen una historia muy negra a sus espaldas. Que parte del sistema los haya aceptado como vanguardia da

Fascinados por el movimiento, los futuristas no podían dejar de lado la mágica unión de la bicicleta con el cuerpo humano





buena cuenta de lo podrido que está el propio sistema, y creo que una de las formas de que no existan es no darles voz”, apunta. Para Doctor, el interés de los futuristas por la bicicleta pasa exclusivamente por su fijación “con todo lo que tuviera que ver con la máquina y, en concreto, con el hombre máquina”.

Palacios reflexiona al respecto. “Visto desde nuestros días, el idealismo del futurismo, con su amor por la máquina y la tecnología y la exaltación febril de su poder transformador, sumado al elogio de la violencia y la masculinidad, son una triste representación del lado más destructor de la modernidad, aquel que nos ha conducido al estado actual de cosas en la relación ser humano con la naturaleza”, explica. Pero, en su opinión, “también y como en todos estos movimientos centrados en la provocación, queda margen para valorar cuánto había de convicción y cuánto de intención de epatar”, añade Palacios. “Por ejemplo, en sus manifiestos Marinetti parecía mantener una postura claramente misógina, al mismo tiempo que apoyaba a gran cantidad de poetisas en su revista *Poesía*”.

Ya fuera un movimiento que merece ser considerado menor o una influencia de importancia más que destacable en la historia del arte, lo cierto es que las obras del futurismo han quedado ahí, congeladas en el tiempo a pesar de su fijación por la velocidad y el movimiento, como testigos fieles de una época convulsa, también en el arte, que darían paso a los años más terribles del pasado siglo. ♣

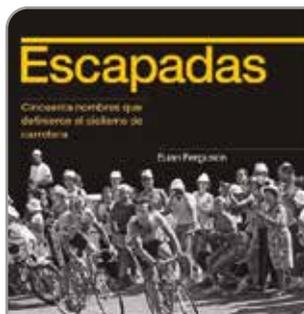
“Los futuristas eran una panda de fascistas. Su interés por la bicicleta solo pasa por su fijación con las máquinas y el hombre máquina”, cuenta Rafa Doctor

1. 'Escapadas'

El periodista británico Euan Ferguson escoge las 50 personas que han moldeado el ciclismo hasta convertirlo en lo que es hoy. De las recientes victorias de Chris Froome a la supremacía de Miguel Indurain, pasando por el adulterado legado de Lance Armstrong, el carisma de Marco Pantani o la épica de Bernard Hinault.

PVP: 24,90 €

www.librosderuta.com



2. GoPro Hero 8 Black

La GoPro se ha convertido en un accesorio imprescindible para los amantes de la bicicleta, especialmente los dedicados al MTB, aunque también cada vez más ciclistas urbanos. La Hero 8 lleva sus asombrosas características un paso más allá.

PVP: 429,99 €

www.gopro.com

3. Bolsa Goodordering

Una bolsa versátil de estilo retro, perfecta tanto para llevarla en bici como al hombro, y con capacidad para transportar todo lo que necesites en tus trayectos diarios, con la firma de la prestigiosa marca londinense Goodordering.

PVP: 64 €

www.notonthehighstreet.com



4. Camiseta 'Pelotón'

El diseñador Andy Farr es el responsable de esta camiseta con la conocida serpiente multicolor del Tour de Francia. Un diseño original plasmado en una camiseta de la que existen infinidad de colores y modalidades: entallada, ancha, de manga larga...

PVP: 16,77 €

www.redbubble.com

5. Maleta de herramientas

Puede que seas de los que llevas la bici al taller al más mínimo problema... o de los que se lían la manta a la cabeza y puede con todo. En el segundo caso, un maletín de 18 herramientas como este de X Tools será tu mejor aliado para poner a punto tu bicicleta.

PVP: 35,99 €
www.wiggle.es



6. Reflector corazón

La bici es amor. ¿Por qué no demostrarlo cada día con este original reflector en forma de corazón? Un buen regalo para San Valentín... o para cualquier momento del año. Disponible suelto o en un pack de tres unidades.

PVP: 5,85 €
www.cyclechic.co.uk

7. Calcetines Marconni Collection

Tener unos buenos calcetines para pedalear siempre es un must. Si, además, son tan vistosos como los de Marconni Collection, fabricados con hilo italiano y de un gusto exquisito, el acierto es doble.

PVP: 17,99 €
www.marconnicollection.com



8. Poncho Portree

Salir a rodar en días de lluvia no tiene por qué ser un problema. Y menos aún si cuentas con un poncho impermeable como este de Portree, diseñado y fabricado en Polonia y lo suficientemente grande como para cubrir incluso el manillar.

PVP: 42,90 €
www.bikebelle.com

9. Camisa Rei

Porque ir cómodo no está reñido con el estilo. La marca deportiva Rei cuenta en su catálogo con esta elegante camisa de franela de corte clásico, pensada para la máxima comodidad: tejido elástico para mayor movilidad, ligera y cálida y bolsillo frontal con cierre de botón.

PVP: 72 €
www.rei.com



10. Bolso London Broil

La firma London Broil, con sede en la capital británica, ha diseñado algo parecido a la musette perfecta. Ligera, impermeable y fácilmente plegable, este bolso es el complemento ideal para llevar lo imprescindible cuando salgas a pedalear el móvil, la cartera, el bocadillo... ¡y lo que tú quieras!

PVP: 35 €
www.londonbroilbagshop.com

11. Sillín Eltin Moderado Pro

Acabado en clásicos tonos marrones y negros que le otorgan un estilo vintage, este nuevo modelo de Eltin está diseñado para el uso diario en la ciudad. Cuenta con un cómodo acolchado y la tecnología de sellado Vacuum que ofrece confort e impermeabilidad al agua.

PVP: 15.95 €
www.cdc-sport.com



12. Cubiertas para patinetes eléctricos Chaoyang

Los patinetes eléctricos se multiplican en las calles. Pensando en sus usuarios, Chaoyang Tires lanza estas cubiertas que ofrecen resistencia mínima a la rodadura gracias a su tecnología de compuesto doble y la máxima protección frente a los pinchazos.

PVP: 16,95 €
www.cdc-sport.com

13. Guantes Roeckl Brandi

A la hora de hacer guantes, pocos especialistas como los alemanes Roeckl. Entre su lista casi infinita de modelos, hemos seleccionado estos pensados para la práctica diaria del ciclismo urbano, inspirados en los clásicos guantes de los años 70 y fabricados en cuero sintético.

PVP: 38,25 €
www.vicsports.es



14. Fundas Tucano Urbano

Hay pocas cosas peores que pasar frío en las manos. Para luchar contra él, la reputada marca Tucano Urbano propone estas prácticas fundas para el manillar, con neopreno impermeable en el exterior y forro térmico de piel sintética.

PVP: 39,95 €

www.tucanourbano.com



15. Ortlieb Velo-Shopper

Ortlieb es una de las reinas indiscutibles entre las marcas de mochilas, bolsas y alforjas para bicicleta. Y es por algo. De entre nuestras preferidas, la Velo-Shopper es un modelo pensado para el ciclista urbano, con capacidad de 18 litros y un diseño único.

PVP: 99,99 €

www.vicsports.es

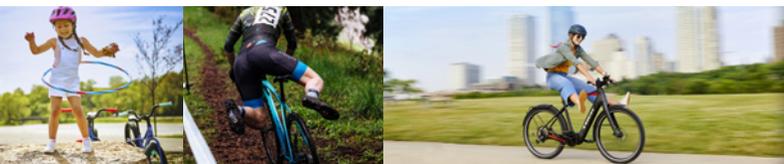


16. Cubiertas Tannus

¡Se acabaron los pinchazos! A prueba de cristales, abrojos y clavos, los neumáticos macizos ultraligeros de Tannus aportan seguridad y rendimiento a los más de 6.000 kilómetros de uso garantizados, todo ello sin tener que preocuparse del mantenimiento. Cubren la gama de carretera, urbana y plegable.

PVP: 64,99 €

www.tannustires.com



RIDE BIKES · HAVE FUN · FEEL GOOD



TREK
BICIS · TALLER · ACCESORIOS

Trek X-Madrid
Calle Oslo 53. CC X-Madrid
28922 Alcorcón

Trek Bicycle Barcelona Centre
Carrer Bailen, 86
08009 Barcelona

Trek Bicycle Castelldefels
Avenida Constitución, 46
08860 Castelldefels

Trek Bicycle Madrid Príncipe de Vergara
Calle del Príncipe de Vergara, 117
28002 Madrid

Trek Bicycle Madrid Norte
Avenida de Tenerife, 28
28703 San Sebastian de los Reyes



'Finisterre' (Paul Cadmus, 1952)

Apariencia clásica y temas revolucionarios. Escenas grupales, casi caóticas, contempladas desde un punto de vista solitario y discreto. Gritos a través de susurros. El pintor Paul Cadmus (1904-1999) fue un artista de contrastes, un adelantado a su tiempo, un genio que pese a atreverse a afrontar temas que todavía escandalizan a algunos (homosexualidad, miseria, desenfreno) apenas es reivindicado hoy. Hay mucho de Cadmus en *Finisterre*, cuadro ambientado en algún puerto de la homónima región francesa, al oeste de Bretaña: trazos casi renacentistas, escena coral y, por encima de todo, la soterrada relación de sus dos protagonistas, dos jóvenes de apariencia escultural y cuyos destinos, pese a ni siquiera mirarse, parecen condenados a cruzarse. En el cuadro nadie habla. En ese puerto apenas se adivina el mar. Pero, tarde o temprano, los chicos de las bicicletas pedalearán hacia un destino común.

Rafa Vidiella

Turbo Como

Cuando se trata de e-bikes, no solemos encontrar las palabras "elegante", "cómoda" y "divertida" en sus descripciones. Pero eso ha cambiado con la llegada de la Turbo Como. Con una geometría cómoda, un estilo moderno y la potencia adicional

de su motor totalmente integrado con tecnología e-bike de Specialized, la Turbo Como La Turbo Como hace que tu trayecto sea más rápido y más eficiente, por lo que no importa a dónde te dirijas, siempre tendrás una amplia sonrisa en tu cara.



specialized.com/turbo-como

Nuestro motor Specialized Turbo 1.2 totalmente integrado y rediseñado, accionado por correa dentada en su interior, es suave, silencioso y libre de molestas vibraciones.

Cuadro de Aluminio E5 con batería y motor totalmente integrados. Geometría Ground Control para llegar fácilmente al suelo cuando paras y elimina esa lucha por subir y bajar de la bici. Posición relajada y erguida, muy cómoda, pero a la vez eficiente.

Nueva pantalla personalizada de 2,2 pulgadas, desarrollada junto a la compañía alemana BLOKS. Un ciclo-computador inteligente donde ver todos los números de tu ruta o paseo y, a través de Bluetooth*, tener el control total de la tecnología Turbo.

Batería personalizada Turbo UI-460 integrada perfectamente en el cuadro y fácilmente extraíble con llave. Con ella tendrás mucho jugo para tus rutas en bici, tus paseos hasta el supermercado o incluso para visitar esa nueva cafetería que han abierto en la otra punta de la ciudad.

La exclusiva función Rx Street Tune optimiza el rendimiento del motor para montar en un entorno urbano, al reaccionar según la fuerza que apliques a los pedales: cuanto más fuerte pedalees, más potencia aplicará el motor, lo que te permitirá aceleraciones rápidas y eficientes desde tus parada en los semáforos. Perfecto.

PISA FUERTE

IBIZA DOGMA

www.littiumbykaos.com



 **LITTIUM**